№5 (959) МАЙ 2011 WWW.ZR.RU

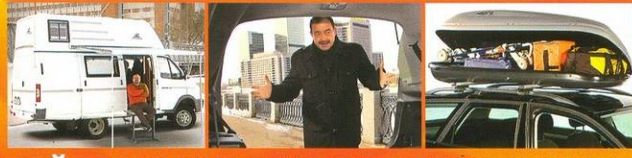
За рулем



ПЕРВЫЙ ТЕСТ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ
КАК НАЙТИ РОЗЕТКУ ›260

ТЕМА НОМЕРА

ПУТЕШЕСТВУЕМ НА АВТОМОБИЛЕ



★ ПЕРЕД ДАЛЬНЕЙ ДОРОГОЙ ПРОЧИТАТЬ ОБЯЗАТЕЛЬНО ★

PEUGEOT 207
SUZUKI SWIFT
MAZDA 2
FORD FIESTA ›24

ПОЛЕТ СО СВИФТОМ

LADA PRIORA
VW POLO SEDAN
RENAULT SANDERO

ИСПЫТАНЫ СЕВЕРОМ



›84

ЭКСПЕРТИЗА СВЕЧЕЙ ПЕРВЫЙ ПОСЛЕ «БОША» ›148
ТЕХНИКА КАК РАБОТАЕТ КОРОБКА DSG ›172
ТЕСТ-РЕМОНТ CHEVROLET AVEO ›186

ISSN 0321-4249





Антон Чуйкин, главный редактор

ВО СКОЛЬКО СТАРТ?

Острое ощущение, что пора в дорогу, обычно посещает в один из весенних дней накануне майских каникул. Открывается вдруг такая манящая даль в зеленой дымке, что хоть звони на работу, звони домой: вернусь через недельку. Собственно, иные командировки примерно так и начинались...

Путешествовать – лучшее из того, что дарит автомобиль. Потому что... Впрочем, зачем объяснять? Тяга к странствиям – заразная штука, она непременно захватит вас, если еще не захватила. Поехали?

Многие, если не все, сотрудники редакции отвечают на этот вопрос встречным, вынесенным в заголовок. Но они люди опытные, а если в дальнюю дорогу отправляешься впервые? Вот простые правила – надеюсь, они вам пригодятся.

1 Не больше тысячи. Это максимальный пробег за сутки, после которого нужно обязательно отдохнуть (переночевать) в гостинице, мотеле, доме – на нормальной кровати в неподвижном объекте.

2 Не больше четырех. Это, в часах, длительность поездки в один присест, после чего нужен привал хотя бы минут на пятнадцать.

3 Минус сто. Планируете по пути осматривать интересные места – сокращайте разовый пробег. Одна остановка равна 100 км.

4 Второй пилот. Пусть вы даже не посадите его за руль – с попутчиком всегда надежнее и веселее.

5 Семьдесят – расчетная средняя скорость по хорошей дороге с ограничением максималки 90–110 км/ч. Никогда не надейтесь быть через два часа в двухстах километрах, даже если впереди отличная магистраль!

7 Ночь. Не самое плохое время для путешествия. Но она должна быть одна! (Москва – Санкт-Петербург, а потом отдыхать!)

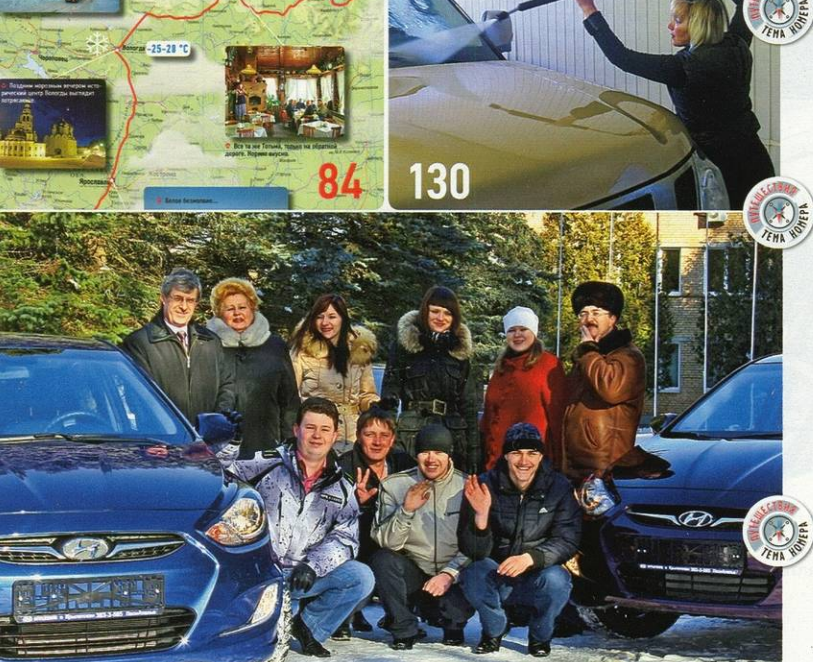
8 Советы. Узнайте как можно больше о предстоящем маршруте, особенностях дороги и т. д. И, конечно, проштудируйте этот номер ЗР, ведь тема путешествий в нем – ключевая. Статьи о тем, куда ехать, что взять, на чем, наконец, отправляться в путь, отмечены специальным значком.



Доброго пути – и по дорогам, и по всем 284 страницам майского «За рулем»!


У418КН 197
42


BE·669·HY


ФЕДЕРАЦИЯ
Тотьма
Вологда -25-28 °C
Ярославль
84
130
110







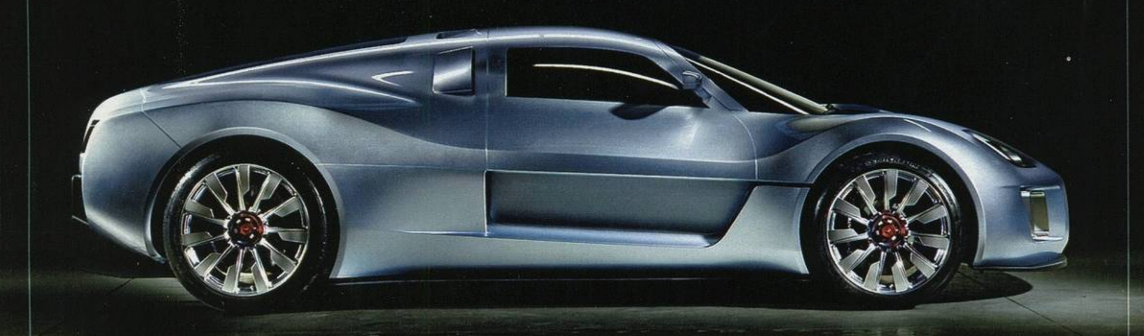


АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

*Грузовик.

ТЕМА НОМЕРА: ПУТЕШЕСТВИЯ





ИТАЛЬЯНСКИЙ СЛЕД

Суперкар «Торнанте» малоизвестной немецкой фирмы «Гумперт» разработан в сотрудничестве с ателье «Туринг Суперледжера».

Было бы странно, если бы в новинке ничего не осталось от «Аполло» – предыдущей модели фирмы. «Торнанте» унаследовал от нее пространственный каркас и среднемоторную компоновку. В то же время пороги удалось опустить на 80 мм, стойки изменили угол наклона и сдвинулись, освободив проем для широких дверей типа «крыло чайки». В итоге от асфальта до крыши можно намерить всего 1215 мм. При этом жесткость кузова на кручение выросла до 40 000 Н·м/град, а в багажник стало влезать 200 л поклажи. Объем пассажирской капсулы (слово «салон» тут не очень подходит) увеличился на четверть.

В «Торнанте» можно даже двигать кресла, как в обычном автомобиле, чего были лишены владельцы «Аполло». Безопасность обеспечивает рама из хроммолибденовой стали, обшитая карбоновыми панелями, – в общем, «формула-1» для улицы. Позади сидений расположился двигатель, за основу которого взяли блок цилиндров V8 от «Ауди». Но над ним активно поработали, применив смазку с сухим картером и доведя мощность до 700 л.с. в базовой версии.

Коробка передач у немецкого суперкара роботизированная, причем время переключения составляет всего 40 мс от момента воздействия на подрулевую лопатку. Так что у светофора «Торнанте» не засидится...

Gumpert Tornante

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый; 8 цилиндров, 40 клапанов, рабочий объем – 4163 см^3; мощность – 515 кВт (700 л.с.) при 6500 об/мин; максимальный крутящий момент – 900 Н·м при 4000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: заднеприводная; коробка передач – автоматическая 6-ступенчатая.

КУЗОВ: 2-местный 2-дверный; база – 2700 мм; габариты (длина×ширина×высота) – 4475×1971×1215 мм; объем багажника – 200 л; снаряженная масса – 1300 кг. Шины – 265/35R19 спереди и 345/30R20 сзади.

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ: более 300 км/ч, экологический стандарт Евро-5.





В ПИКАПЕ – С УДОБСТВАМИ

Второй ряд в пикапах перестанет быть примитивной скамейкой, если автомобильные компании воспользуются концепцией Slim Stow Seat, разработанной фирмой «Джонсон контролс». Помимо удобства посадки, эти сиденья, складываясь, создают в отсеке, по сути, дополнительный багажник, При этом оригинальный механизм опускает спинку на 100 мм, чтобы подголовники не мешали обзору. Сиденья снабжены креплениями «Изофикс» и полноценной боковой поддержкой.



НЕПЬЮЩАЯ НАЦИЯ

В Германии проваливается государственный план внедрения топлива Е10, содержащего 10% этанола. Вопреки разъяснениям СМИ о безвредности такого коктейля для большинства современных моторов и его экологической пользе, автомобилисты игнорируют новинку, предпочитая обычный бензин (в нем, кстати, по умолчанию тоже присутствует 5% спирта). Концерн Total потихоньку сворачивает производство «десятки», хотя автомобильные компании уже выпустили справочники о совместимости конкретных двигателей с Е10, а нефтяной гигант Shell предложил программу страхования от последствий заправки: если что – он готов оплатить ремонт.



ОБРЯД ПРОЩАНИЯ





Chevrolet Mi-ray

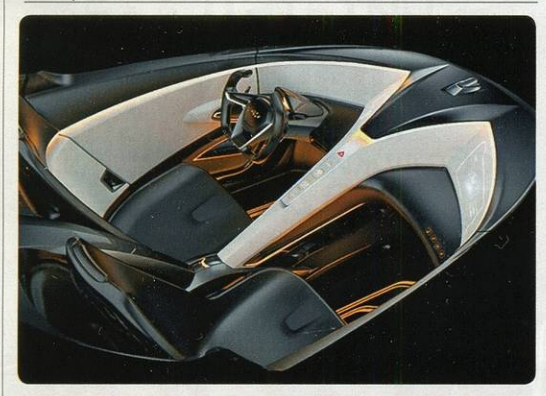
ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый; 4 цилиндра, рабочий объем – 1,5 л.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; коробка передач – роботизированная 6-ступенчатая.

КУЗОВ: 2-местный 2-дверный; база – 2375 мм; габариты (длина×ширина×высота) – 3991×1865×1100 мм. Шины – 245/35R20 спереди, 295/30R21 сзади.

РАСХОД ТОПЛИВА: в городском цикле – 3,9 л/100 км, в загородном цикле – 3,73 л/100 км.

К столетию бренда «Шевроле» и полному отказу от прежнего имени «Дэу» корейское отделение компании представило концептуальный родстер «Ми-рэй».



Итак, марки «Дэу» в составе концерна GM больше нет, в том числе и на родине. Ее место окончательно занял американский бренд «Шевроле», а само подразделение теперь именуется GM Korea. Опытный родстер там и разработан – в организованной всего год назад сеульской GM Advanced Design Studio. По словам президента и генерального директора GM Korea Майка Аркамоне, «Mi-ray – это будущее Chevrolet. Он создаст прочную связь между автомобилем и водителем и продемонстрирует совершенно новый образ спорткара будущего».

«Ми-рэй» воплощает перспективный взгляд на компактный родстер для концерна. У него 1,5-литровый бензиновый двигатель с турбонаддувом расположен поперек кузова, за спинками сидений. Коробку передач разработчики взяли самую модную – с двумя сцеплениями. Экономить топливо помогают системы рекуперации энергии и «старт-стоп». Но это не все. Еще два электромотора, питающиеся от литий-ионных батарей, приводят передние колеса, при необходимости превращая родстер в полноприводный.

Основа кузова – алюминиевая пространственная рама с наружными панелями из кевлара. Шасси скроено по гоночным лекалам: подвеска на двойных поперечных рычагах, огромные колеса – размером 245/35R20 спереди и 295/30R21 сзади. Из авиации заимствован подход к выведению информации – в виде обратной проекции на экран перед водителем, как на боевых самолетах.

А чтобы экипаж при скоростных бросках не чувствовал себя беззащитным перед набегающей стихией (защиты от ветра у него практически нет), в углепластиковые кресла встроен обдув шеи теплым воздухом.

НАНОЦЕНЫ НЕ ОБЕЩАЮТ

Самый дешевый в мире серийный автомобиль «Тата-Нано» вскоре появится на европейском рынке, но здесь он не будет стоить, как в Индии, 2000 евро. Умножайте на два с половиной – не ошибетесь в определении... нижней планки. Правда, и сама машинка в евроверсии заметно превзойдет оригинал, обзаведясь набором систем активной и пассивной безопасности, а также трехцилиндровым дизелем мощностью 68 л.с. Карл-Петер Форстер, нынешний глава «Тата моторс», рассчитывает на успех, тем более что автомобиль удовлетворит самых строгих экологов и в части выбросов, и экономией ресурсов при производстве.





А ЕСЛИ НЕ ПО ЛЬДУ?

Кабриолет «Бентли-Континенталь Суперспортс ISR» создан, чтобы отметить успех британской марки в установлении рекорда скорости езды по льду. Но сам автомобиль предназначен для обычных и даже очень хороших дорог.

Если поставить новый кабриолет не на лед, а на сухой асфальт, то он, может, и не достигнет абсолютного рекорда скорости, но вот в динамике с ним трудно тягаться: всего 4,0 с отделяют обладателя авто от момента старта до набора первой из трех возможных сотен. Фирма также уверяет, что разгон с 80 до 120 км/ч длится всего 2,5 с. Ну еще бы: в 12 цилиндрах собран самый большой за всю историю серийных «бентли» табун – «640 лошадей». Заметим, что сорт «овса» (а автомобиль может питаться как бензином, так и бензоэтанольной смесью) на характеристики не влияет: за их стабильность отвечает программа, зашитая в контроллер. Осадить вырвавшихся на волю «скакунов» помогают керамические тормоза с восемью поршнями в передних суппортах.

И все-таки перед нами не гоночный болид, а доступный пониманию четырехместный кабриолет с мягким верхом. Такому положена передовая информационно-развлекательная система с сенсорным 8-дюймовым экраном и жестким диском на 30 Гбайт, унаследованная от нового «Континенталя GT» с массой самых разнообразных и приятных возможностей для увеселения почтенного экипажа.

Bentley Continental Supersports ISR

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый; 12 цилиндров, 48 клапанов, рабочий объем – 5998 см³; мощность – 471 кВт (640 л.с.); максимальный крутящий момент – 800 Н·м.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; коробка передач – автоматическая 6-ступенчатая.

КУЗОВ: 4-местный 2-дверный; база – 2745 мм; габариты (длина×ширина×высота) – 4804×1945×1388 мм; снаряженная масса – 2395 кг. Шины – 275/35R20.

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ: 325 км/ч; разгон до 100 км/ч – 4,0 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 16,7 л/100 км.





КОРОТКО

Нагружать багажник легковой машины стройматериалами под завязку – опасно для жизни. Это показал специальный крэш-тест, проведенный немецким автоклубом ADAC: при ДТП инструменты, плитка и прочее вдребезги разносят спинки сидений, нанося седокам серьезные травмы. Клуб потребовал от автомобильных компаний предусмотреть надежные крепления для такого груза.

По некоторым данным, уже в 2012 году на «ИжАвто» выпустят 2000 автомобилей под условным названием «Лада-SM3», за которым скрывается широко известный в России седан «Ниссан-Алмера Классик» с российской эмблемой.



Впервые в истории британского королевского двора будущая принцесса Кейт Миддлтон для своей свадебной церемонии предпочла автомобиль конной повозке. Она остановила свой выбор на «Роллс-Ройсе Фантом VI», который был построен к 25-летию царствования Елизаветы II в 1977 году.



Устройства Hands Free впервые обрели возможность отправки текстовых сообщений в социальные сети Facebook и Twitter с голоса. Этим талантом обладает модель SuperTooth HD. Правда, для работы в таком режиме подойдут только смартфоны на платформе Android и BlackBerry.

ЛУЧШИЙ ИЗ ЛУЧШИХ

Президент «Группы ГАЗ» Бо Андерссон стал обладателем премии международного автомобильного форума, учрежденного институтом Адама Смита, в номинации «Лучший руководитель 2010 года». Как отметил генеральный директор Ассоциации европейского бизнеса Франк Шауфф, под его руководством в 2010 году «Группа ГАЗ» совершила сразу несколько прорывов: выпустила на рынок модернизированную «Газель-Бизнес», ставшую лучшим предложением в классе на российском рынке, а также достигла соглашений с компаниями «Даймлер», «Фольксваген», «Дженерал моторс» и FAW о совместном производстве автомобилей.



СЕАТ ПОД СОЛНЦЕМ

Испанский СЕАТ ввел в эксплуатацию мощную солнечную электростанцию в рамках первой фазы проекта SEAT al Sol. Уже в этом году с помощью солнца рассчитывают получить 6 млн. кВт·ч электроэнергии, а в конце 2012 года годовая производительность установки удвоится. Сейчас 20 000 панелей фотоэлементов занимают 130 000 м². Они размещены на крышах производственных зданий, автостоянок. В ясные дни электростанция выдает мощность до 4 МВт, экономя в год 2800 т выбросов CO_2.



«КАЛИНА» ТЕПЕРЬ С НАВИГАТОРОМ

АВТОВАЗ выпустил первые «калины», оснащенные штатным двухсистемным (ГЛОНАСС/GPS) навигатором. Его дисплей интегрирован в комбинацию приборов, так что водитель практически не отвлекается от контроля за дорогой. Управляется прибор джойстиком в правом подрулевом переключателе. Навигатор пока устанавливают на универсалы модели 1117 в максимальной комплектации; он добавляет к цене 13 000 рублей, то есть заметно дешевле аналогичных опций на иномарках.



ВОСТОЧНОЕ КОЛОРАДО



На автосалоне в Бангкоке концерн GM представил предсерийный пикап «Шевроле-Колорадо» нового поколения. В ближайшее время новинка появится в Таиланде, а в 2012 году выйдет и на рынок Европы. Автомобиль отличается расширенной колеей, большим дорожным просветом, украшен алюминиевыми деталями и светодиодными дневными ходовыми огнями.

Салон новинки отделан кожей контрастных цветов, накладками под дерево, снабжен двухзонным климат-контролем и информационным центром с 7-дюймовым монитором.



БАВАРСКИЕ РЕКОРДЫ

Согласно годовому отчету, представленному председателем совета директоров БМВ Норбертом Райтхофером, марки БМВ, МИНИ и «Роллс-Ройс» достигли в 2010 году рекордных показателей за всю историю концерна. В сумме продано 1 461 166 автомобилей этих марок, причем наиболее успешными оказались новые модели БМВ 5-й серии, X1, а также марка «Роллс-Ройс» в целом: ее продажи выросли на 171%.

ПРЕМИУМ-ТОПЛИВО



На московских АЗС компании BP появилось новое топливо Ultimate Diesel с цетановым числом 51–53. Оно предназначено для моторов легковых автомобилей, соответствующих стандарту Евро-4 и выше. Содержание серы в этом топливе в семь раз меньше допустимого. Для сохранения смазывающих свойств в него добавлен специальный модификатор. Есть в запатентованной рецептуре и ингибитор коррозии.

ШЕСТАЯ С КРЫШЕЙ

Новое поколение БМВ 6-й серии вначале показали только в виде кабриолета с мягким верхом. Но на автосалоне в Шанхае объявилось и традиционное купе.

BMW 640i Coupe

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый; 6 цилиндров, 24 клапана, рабочий объем – 2979 см³; мощность – 235 кВт (320 л.с.) при 5800 об/мин; максимальный крутящий момент – 450 Н·м при 1300–4500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: заднеприводная; коробка передач – автоматическая 8-ступенчатая.

КУЗОВ: 4-местный 2-дверный; база – 2855 мм; габариты (длина×ширина×высота) – 4894×1894×1359 мм; объем багажника – 460 л.

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ: 250 км/ч; разгон до 100 км/ч – 5,4 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 7,7 л/100 км.

Вот как характеризуют новинку ее изготовители: «Это спортивный автомобиль для эстетов, ценящих люксовое оснащение и инновационные технологии». Все сказанное, бесспорно, присутствует. Не важно, о базовой ли комплектации идет речь или о максимальной, о модели 640i или 650i, – мощности и прыти хватит с избытком. Ведь даже 320 л.с. младшей версии легко разгонят автомобиль до ограниченных электроникой 250 км/ч. В этом, конечно, помогают инновационные технологии: к примеру, любой из моторов вращает колеса через быстродействующую восьмиступенчатую автоматическую коробку передач. Экономить топливо (а ныне это модный тренд даже у покупателей спорткаров) помогают системы Auto Start- Stop и режим *ECO PRO* (он, впрочем, доступен лишь в шестицилиндровой версии).

Из других любопытных устройств отметим динамическую регулировку жесткости амортизаторов, адаптивные светодиодные фары ближнего и дальнего света, систему кругового обзора Surround View, индикатор ограничения скорости Speed Limit Info, а также прибор ночного видения BMW Night Vision.

Стоит ли описывать традиционный для марки уровень отделки и оснащения салона? Пожалуй, нет. Разве что упомянем цветной проекционный дисплей последнего поколения и новую аудиосистему объемного звучания Bang & Olufsen High End Surround Sound.

Многое из перечисленного мы уже видели и на представленном ранее кабриолете. Но у него не было одного – жесткой крыши, защищающей всю эту роскошь от непогоды, грязной воды из луж... и завистников. Теперь она есть!



СААБ ПРОСИТ ПОСАДКИ

Несмотря на недавние опасения, шведская марка продолжает свое существование и даже вновь возвращается в Россию. Теперь эти автомобили будет поставлять сюда компания «Арманд-Импорт».

Что же появится в салонах? Полная гамма! Это седан, универсал и кабриолет серии 9-3, вседорожный 9-3X, новейший кроссовер 9-4X, последнее поколение седанов и универсалов 9-5. Дилеры (их пока двенадцать) начинают прием заказов уже с мая. А вот заниматься производством на нашей земле шведская фирма не собирается – вопреки циркулировавшим ранее слухам.



ВЕСНА НА УЛИЦАХ



Конкуренция в сегменте городских машинок остра. Вот и «Сузуки» выкатил на наш суд свежеиспеченный «Свифт» нового поколения. Каково придется ему в компании с броским «Фордом-Фиестой» и недавно подретушированными «Маздой-2» и «Пежо-207»? **Михаил Гзовский**, тест-группа и фотограф **Георгий Садков** бродили по переулкам и улицам в поисках ответа.



Suzuki Swift

Последнее поколение продается в России с весны 2010-го в 3- и 5-дверной версиях. Место производства – Венгрия.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,2 и 1,5 л (94 и 102 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механическая 5-ступенчатая, 4-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ: GLA, GL, GLX.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года без ограничения пробега, межсервисный пробег – 15 000 км или 12 месяцев, 67 дилерских центров.

ЦЕНА: 559 000–639 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,2 л, 94 л.с., 5-ступенчатая механика, 559 000 руб.



Peugeot 207

Дебют в 2006 году. Производится на заводах Франции, Испании, Словакии в 3- и 5-дверном вариантах, а также как купе-кабриолет и универсал. Рестайлинг в июле 2009 года.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,4 и 1,6 л (75, 90, 120 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механическая 5-ступенчатая, роботизированная, 4-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Urban, Active, Premium, Envy.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 2 года без ограничения пробега, межсервисный интервал – 20 000 км, 70 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 443 000– 612 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,6 л, 120 л.с., 4-ступенчатый автомат, 865 000 руб.



Mazda 2

Дебют последнего поколения – весной 2007 года. В России продают 5-дверный хэтчбек. Рестайлинг состоялся осенью 2010-го.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,3 и 1,5 л (75 и 103 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механическая 5-ступенчатая, 4-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Direct, Energy, Sport.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 50 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 519 000– 685 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,5 л, 103 л.с., 4-ступенчатый автомат, 685 000 руб.



Ford Fiesta

Шестое поколение вышло осенью 2008 года. В России предлагаются 3- и 5-дверный хэтчбеки. Для европейского рынка машины производят в Испании и Германии.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,2; 1,4; 1,6 л (82, 96, 120 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механическая 5-ступенчатая, 4-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Ambiente, Trend, Black & White Edition, Titanium, Titanium X.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 2 года или 100 000 км, межсервисный интервал – 20 000 км или 12 месяцев, 143 дилерских центра.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 529 000– 685 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,4 л, 96 л.с., 4-ступенчатый автомат, 714 000 руб.

ИЗВИЛИСТЫЙ ПРОЕЗД

Новый «Свифт»? А можно поставить рядом старый, для сравнения? В первый момент, если вы не владелец авто предыдущего поколения, найти фольклорные десять отличий сложно. Фирма не обманывает: в модели изменено две трети деталей – хэтчбек стал длиннее на 90 мм, выше и шире на 10 и 5 мм. «Свифт» всегда был гостеприимен к рослым, и теперь это заметно еще больше. Запас места для коленей и ступней пассажиров второго ряда достаточен. Но чудес не бывает: где-то прибыло, где-то убыло – покупок в багажник «Сузуки» влезет меньше, чем у конкурентов. Неудобна и полка – она не поднимается вместе с дверью, как у соперников.

С водительского места «Свифт» воспринимается, как и раньше, вполне взрослым автомобилем. Простенький монолит передней панели обрел более элегантные формы, прикрытые типично японским тисненым пластиком. В дорогих комплектациях появился климат-контроль. Его раньше не давали ни за какие деньги. В общем, попытка сделать салон интереснее явно удалась.

При знакомстве с машиной предыдущего поколения разочаровала роботизированная коробка передач. Новый «Свифт» оснащают полноценным



4-ступенчатым автоматом либо механикой. Именно машину «на ручке» нам удалось раздобыть. Восторг! Коробка прекрасно уживается с мотором объемом 1,2 л, который пришел на смену двигателю большего литража, но меньшей мощности. Короткоходная педаль сцепления и четкая избирательность рычага позволяют молниеносно переключаться, не давая оборотам упасть. Понравилась моментальная реакция на педаль газа – а ведь на дворе эра Евро-5. Конечно, настоящего огня из «Свифта» не высечь, но с учетом высокой топливной экономичности тандем двигателя и трансмиссии достоин всяческих похвал.

Сюрпризом стало поведение «Свифта» на снежной каше в прямолинейном движении: он постоянно норовил вильнуть хвостом, причем система стабилизации оставалась безучастной до последнего. На сухом покрытии автомобиль совершенно иной: под сброс газа «Сузуки» плавно ввинчивается в поворот, а занос наступает лишь в ответ на провокационную резкость руления. Виноваты шины?

Неоднозначна и звуковая составляющая. Моторчик тихо жужжит, не раздражая даже при ускорении, но песни гуляющего по зеркалам ветра утомляют даже при обычной поездке по загородному шоссе.

Дизайнеры «Сузуки» избежали соблазна сделать автомобиль решительно не похожим на предшественника.



SUZUKI SWIFT





Классика приборного жанра: красиво, наглядно, солидно.

Интерьер «Свифта» подкупает зрелостью. Но на неровных дорогах нет-нет да и скрипнет какая-нибудь панель.

К управлению аудиосистемой и климатом привыкаешь за секунды.

Механизм выбора передач работает на «Свифте» почти безупречно.



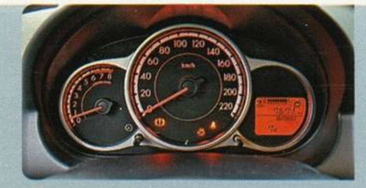
Хорошая новость для меломанов: музыку можно слушать через USB-вход.











В поисках чего-то необычного дизайнеры панели забыли о главном – информативности.

Пластик в «Мазде» такой же жесткий, как в «Сузуки», но не скрипит даже на убитом проселке.

Индикация температуры климат-контроля на мониторе не предусмотрена.



Автомат снабжен спортивным режимом, в нем мотор дольше «висит» на передаче.



Управлять складывающимися зеркалами и стеклоподъемниками в «Мазде» удобнее.



PEUGEOT 207



Четырехступенчатый автомат «Пежо» раздражает задумчивостью и нелогичными переключениями.



Панорамная крыша... это надо видеть! Говорят, некоторые покупают машину только из-за нее.





Не приборы – загляденье! Но такие, с белым фоном, достанутся только обладателю комплектации Sport.

Интерьер сделан со вкусом, но небезупречно: окантовка центрального дисплея отражается в ветровом стекле.

Привилегия дорогих версий – раздельный климат-контроль.





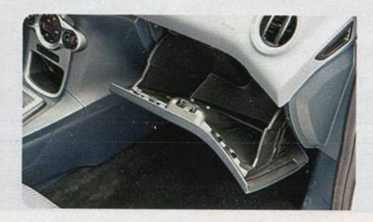
FORD FIESTA



Только автоматы «Пежо» и «Форда» позволяют переключать передачи вручную.



Больше всего перчаток войдет в бардачок «Фиесты».





Дисплей в стильной комбинации приборов на солнце почти нечитаемый.

Внутреннее убранство «Фиесты» наиболее современно и нарядно.

Климат-контролем можно управлять на уровне интуиции, индикация четкая.



Неординарный, противоречивый автомобильчик. Но с характером. Как Карлсон – шумный и непосредственный мужчина в самом расцвете сил. С моторчиком.

ИЗЮМСКАЯ УЛИЦА

Умеют, умеют французы покорить с первого взгляда. Сколько копий поломано в семейных спорах о выборе новой машины. Окончательный же аргумент нередко звучит так: «Зато она красивая!». Без оговорок это относится и к 207-му. После «Сузуки» салон «Пежо» – почти «премиум». Сидишь в массивном кожаном кресле, держишь кожаный руль и сдуваешь пылинки с податливого, словно пластилин, пластика панели. Богато!

Но спустя какое-то время замечаешь легкие огрехи. Нет, не в отделке – с ней полный порядок. Но дворники выключаются не в самом нижнем положении подрулевого рычажка – волей-неволей отсчитываешь щелчки, чтобы щетки не махали без дела, а откидные подлокотники мешают пристегиваться. И ручки дверей неудобные...

Что скажут пассажиры? Они сбежали в «Сузуки». А всё потому, что сзади в «Пежо» отчаянно тесно. Уменьшенные копии кресел из бизнес-класса авиалайнера, которые нравятся водителю и переднему пассажиру, не оставили места для ног товарищей позади.

«Хотел обогнать, а в итоге еле оттормозился!» – возмущается коллега, пригнавший «пыжика» на полигон. Виноват архаичный 4-ступенчатый автомат. Коробка медлительна, особенно в ручном режиме: качнули рычаг, цифра на панели сменилась, а передачу все еще ждем. Иногда бывает наоборот: обгон закончен и надо перейти на повышенную, но не тут-то было: мотор жужжит на 4500 об/мин, я почти полностью бросаю газ, а переключение где-то подзадержалось.

Поэтому рассчитывать на перевес в мощности в борьбе с «Маздой-2» «французу» не стоит. К тому же лишние 17 сил сводятся на нет дополнительными килограммами: «Пежо» самый тяжелый в квартете. Зато у него хорошая звукоизоляция, которая также скрадывает ощущение эффектного разгона. Особенно это заметно на гравийных участках, по которым «Пежо» идет мягко и тихо.

После «Сузуки» с его слишком прямолинейными настройками усилителя руля «француз» удивляет разносторонностью талантов. На парковке вращаю баранку одним пальцем, а в поворотах штурвал наливается адекватной тяжестью – машину ведешь безошибочно. И шасси в тему. Задняя подвеска подыгрывает эластокинематикой, и 207-й даже на зимних шинах очень приятен в управлении. Начинающийся занос легко гасится рулем и газом. Система стабилизации включается ровно в тот момент, когда хочется позвать ее на помощь. И при этом, повторяю, почти никаких претензий к комфорту. Просто молодец!

Типичная для многих «пежо» плавность хода особенно хороша для незаметного прохождения стежков и заплаток асфальта. Попали в крупную яму – подвеска тоже не спасует. А вот неровности среднего калибра 207-й не очень любит, может и укачать на пологих волнах.



Я буду скучать по нему. Готов даже смириться со своенравной коробкой передач. Я ему все прощу ради только одной изюминки – возможности полюбоваться звездным небом сквозь шикарную панорамную крышу. Кто еще из конкурентов способен подарить такое?

РАКЕТНЫЙ БУЛЬВАР

«Мазда» – это почти религия. Или как минимум философия. Почти все модели фирмы страдают одними и теми же недостатками, но фанаты легко прощают их за очевидные достоинства. Притворимся, что мы не знакомы?

«Двушка» сразу начинает заигрывать жизнерадостным интерьером, пусть и сделанным из дубового пластика. Ни одной прямой линии, сплошные овалы: дефлекторы вентиляции, иллюминатор дисплея, консоль... Кто почувствует себя здесь в своей атмосфере, кроме легкомысленной студентки? Но и мужчине в водительском кресле неплохо, разве что совсем высоким хотелось бы отодвинуться от руля чуть дальше. Зато задние пассажиры радуются свободе точно так же, как в «Сузуки».

С тыла машины менее самобытны. Мода такая...







ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	SUZUKI SWIFT	PEUGEOT 207	MAZDA 2	FORD FIESTA
ОБЩИЕ ДАННЫЕ				
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	3850/1695/1510/2430	4045/1748/1472/2540	3920/1695/1475/2490	3950/1722/1481/2489
колея спереди/сзади	1490/1495	1475/1466	1475/1465	1473/1460
Объем багажника, л	211/528	270/923	250/469	281/965
Радиус поворота, м	4,8	5,2	4,9	5,1
Масса снаряженная/полная, кг	960/1480	1235/1685	1065/1495	1115/1495
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,3	12,7	12,1	13,9
Максимальная скорость, км/ч	165	190	168	166
Топливо/запас топлива, л	А95/42	А95/50	А95/43	А95/45
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	6,1/4,4/5,0	9,7/5,3/6,9	9,1/5,5/6,8	8,9/5,1/6,5
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	бензиновый	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р4/16	Р4/16	Р4/16
Рабочий объем, см^3	1242	1598	1498	1388
Степень сжатия	11,0	11,0	10,0	11,0
Мощность, кВт/л.с.	69/94 при 6000 об/мин	88/120 при 6000 об/мин	76/103 при 6000 об/мин	71/97 при 5750 об/мин
Крутящий момент, Н·м	118 при 4800 об/мин	160 при 4250 об/мин	135 при 4000 об/мин	128 при 4200 об/мин
ТРАНСМИССИЯ				
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	М5	А4	А4	А4
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/з.х.	3,45/1,86/1,28/0,97/0,76/3,27	2,72/1,50/1,00/0,71/–/2,45	2,82/1,55/1,00/0,70/–/2,28	4,20/1,50/1,00/0,73/–/3,62
Главная передача	4,39	4,7	4,15	4,20
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ				
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	типа «Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	типа «Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	типа «Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/барабанные	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/барабанные	дисковые вентилируемые/барабанные
Размер шин	185/60R15	185/65R15	185/55R15	195/45R16

Правда, в «Мазде» колени чуть раньше подопрут спину водителя, зато над головой места с запасом. Поехали?

Не поехали – погнали! «Мазда» срывается с места с задором полугодовалого далматина. Как и «Свифт», моментально реагирует на нажатие газа, автоматическая коробка щелкает передачи, как орехи, но "двушка" при этом заметно быстрее. А главное – любой маневр на ней легко просчитать, не то что с заумным автоматическим «Пежо».

Когда-то «Мазда-2» испугала меня резким заносом, но ведь на том экземпляре не было системы стабилизации. С электроникой машина ведет себя примерно: ошейник системы стабилизации в нужный момент быстро одергивает заигравшегося «щенка», даже неопытному водителю трудно попасть впросак. Причем DCS не только гасит занос задней оси, но и контролирует снос. Жаль, что она входит в базовое оснащение лишь топ-версии Sport. А если ее отключить? Я словно вернулся в прошлое: неожиданный пугающий занос, попытки стабилизировать машину – ой, все это очень непросто! Вдобавок на руле при больших углах отклонения обратная связь становится совсем искусственной, что тоже не помогает делу. Но при включенной DCS в ездовых дисциплинах «Мазда» – твердая хорошистка.

И все же закончить четверть без троек не получится. Типичный маздовский недостаток – плохая шумоизоляция – проявляется во всей неприглядной красе. Зудит мотор, камни лупят по колесным аркам. Причем от ударов по кузову идет такой резонанс, будто задний пассажир стучит молотком по обивке двери. Слышна и работа жесткой подвески. Машина не любит коротких волн асфальта и утомляет повторением профиля дороги. Правда, на разбитых дорожках ее ходовая часть так просто не сдается.

Если «Свифт» мальчик, то «двушка» однозначно девочка. Красивая, молодая, энергичная. За это мы ее и любим.

БЕГОВАЯ АЛЛЕЯ

Праздник с уличными представлениями, шествиями и маскарадом – вот что такое фиеста. Наш экземпляр в трехдверном варианте одет как раз по случаю – белоснежный франт на белых же литых колесах. Распахиваю огромную калитку двери, перегородив полпереулка, и падаю в почти спортивное кресло. Ого, диапазоны регулировок здесь самые солидные, хороша и боковая поддержка. Но это лишь если вы сами в подтянутой

ПЕДАГОГИЧЕСКАЯ УЛИЦА

До сих пор помню то чувство: влажные ладони на скользком руле «копейки» из автошколы – тронусь или опять заглохну?.. Но это было почти двадцать лет назад. Каково ученику с новой техникой? Меньше всех понравился нашей «школьнице» «Свифт», что понятно: лишняя педаль да и скорости переключать нужно. Но за пятнадцать минут упражнений «Сузуки» заглох лишь один раз. «Свифт» очень терпим к водителю, готов трогаться почти с холостых оборотов и прощает брошенное сцепление. В «Пежо» ученицу смутил зигзагообразный ход селектора автомата, заваленные в горизонталь приборы и придвинутые к водителю зеркала. В трехдверном «Форде» пришлось тянуться далеко назад за ремнем безопасности. Зато по достоинству оценен парктроник: въезд в гараж выполнен на пятерку. А вот из «Мазды» студентку было не выгнать: по душе пришлась и посадка, и обзорность, и усилие на педалях. Не говоря уже про цвет!





фитнесом форме, иначе объятия кресла покажутся немного навязчивыми.

Передняя панель – настоящий маскарад. В первый момент не знаешь, куда смотреть – на восхищающую полетом дизайнерской мысли комбинацию приборов или на стилизованную под телефонную клавиатуру центральную консоль.

Есть и придирки. Гипертрофированные приливы руля диктуют хват, пластики разномастные, а омыватель работает своеобразно, по-фордовски: когда тянешь рычаг на себя, он льет на заднее стекло. Слюбится, стерпится?

Посадка назад в трехдверную машину – всегда хорошая разминка для суставов. В «Фиесту» входишь, отвешивая низкий поклон. Неудобно и то, что спинка правого переднего сиденья

Главный козырь «Сузуки» – просторный второй ряд в сочетании с широко распахивающимися дверями.

Компании из четверых людей удобно в «Сузуки» или «Мазде» (на фото). Пятерым – нигде.

Задние пассажиры «Пежо» находятся в самом стесненном положении.

Сидеть в «Форде» не очень вольготно, но все же гораздо свободнее, чем в «Пежо».

Багажник «Свифта» – всего 180 л (по нашим замерам), отставание от ближайшего соперника, «Мазды-2», – 40 л.

Место для поклажи у «Пежо» наиболее широкое да и по объему приличное.

Самые длинные лыжи влезут в «Мазду». Но ширина отсека невелика.

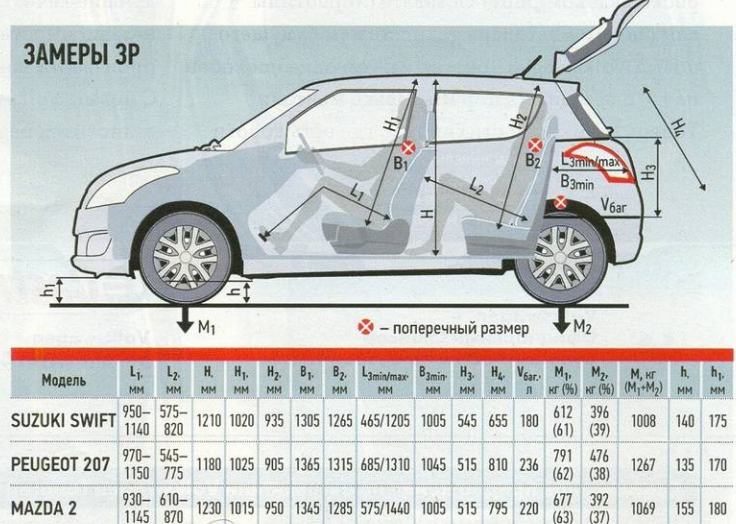
За вместительный багажник «Фиесте» прощаешь даже дешевый металл на изнанке сиденья.

не возвращается в исходное положение вместе с подушкой, приходится отклонять ее самому.

По городу «Фиеста» шествует с легкостью. Парковаться удобно: выручает парктроник, к бордюру подъезжаешь без страха благодаря высокой кромке переднего бампера. Обзорность, конечно, могла быть и лучше – задние стойки массивны, проем окна мал, а зеркала, как и у «Пежо», расположены не слишком удачно. Но у «француза» они смещены еще ближе к водителю, а в «Сузуки» своя особенность – за толстыми передними стойками может спрятаться автомобиль.

Прочь из города, на волю! Разгоняется «Фиеста» не так охотно, как «Мазда»: она тяжелее, а реакция на открытие дросселя не столь живая. С управляемостью все наоборот: машина чуть хуже «Мазды» стоит на прямой, зато угол, на который повернут руль, отмеряешь будто транспортиром. В пределе «Фиесту» отличает легкая недостаточная

ЗАМЕРЫ ЗР



Модель	L_1, мм	L_2, мм	H, мм	H_1, мм	H_2, мм	B_1, мм	B_2, мм	$L_{3min/max}$, мм	B_{3min}, мм	H_3, мм	H_4, мм	$V_{баг}$, л	M_1, кг (%)	M_2, кг (%)	M, кг (M_1+M_2)	h, мм	h_1, мм
SUZUKI SWIFT	950–1140	575–820	1210	1020	935	1305	1265	465/1205	1005	545	655	180	612 (61)	396 (39)	1008	140	175
PEUGEOT 207	970–1150	545–775	1180	1025	905	1365	1315	685/1310	1045	515	810	236	791 (62)	476 (38)	1267	135	170
MAZDA 2	930–1145	610–870	1230	1015	950	1345	1285	575/1440	1005	515	795	220	677 (63)	392 (37)	1069	155	180
FORD FIESTA	1000–1175	565–785	1195	1015	935	1345	1280	580/1345	1020	550	690	260	698 (62)	427 (38)	1125	150	215

поворачиваемость. И никакой резкости за гранью, как у «Мазды», – под сброс газа лишь аккуратный занос. Великолепное шасси.

Подивились мы и плавности хода. Несмотря на модные 16-дюймовые колеса, «Форд» шагал по дорогам словно на цыпочках, боясь потревожить ездоков. А чтобы им было совсем приятно, и разговаривал при этом вполголоса: ни мотор, ни плеск весенних луж, ни шум ветра до разрешенных правилами скоростей в салон не проникали.

Что ж, праздник «Форду» удался. А его никогда много не бывает.

***

Вот такие интересные машинки. Все небезгрешны, но у каждой свое очарование. Надеюсь, вы уже поняли, на какой вам будет веселее шагать по весеннему городу! ЗР

***P. S.** Все упомянутые названия улиц – реальные.*

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
SUZUKI SWIFT	8	8	7	8	9	6	8	8	7	8	7	8	7	8	8	7,7
	+ Просторный задний диван, удачная коробка передач, экономичный мотор.									− Крошечный багажник, посредственная обзорность, жесткая подвеска, малый дорожный просвет.						
PEUGEOT 207	8	7	7	8	7	8	7	9	9	9	8	9	7	9	8	8,1
	+ Великолепные тормоза и поведение на дороге, низкий уровень шума.									− Неудачный автомат, средняя обзорность, теснота сзади.						
MAZDA 2	9	8	9	8	9	8	9	8	8	7	7	8	9	8	8	8,2
	+ Удобное сиденье водителя, простор сзади, отличная разгонная динамика, солидный дорожный просвет.									− Высокий уровень шума, жестковатая подвеска.						
FORD FIESTA	9	7	8	8	8	9	8	8	9	9	9	8	9	9	9	8,5
	+ Удобное сиденье, большой багажник, отличные управляемость и плавность хода.									− Непривычный алгоритм включения дворников, неудобный доступ назад.						

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.



Михаил Гзовский:

«Если надо охарактеризовать машинки одними прилагательными, я сказал бы так: «Сузуки» – просторный, «Пежо» – послушный, «Мазда» – азартная, «Форд» – комфортный».



НАЧИНАЕТСЯ В СУББОТУ

Жизнь большинства из нас всю неделю течет размеренно и строго по плану, но с наступлением выходных сворачивает в другое русло. С такой переменой прекрасно справится «Мицубиси-Паджеро Спорт» с новым дизелем, утверждает **Денис Арутюнян**.

Что сможет сказать владелец «Паджеро Спорт», курсируя между домом и работой? Похвалит уютный, хотя и жестковатый на ощупь интерьер, удобную посадку, внятные приборы. Непременно отметит простор – как спереди, так и сзади места достаточно. Да и богатую комплектацию не оставит без внимания: здесь предусмотрен климат-контроль, а сейчас появился и штатный навигатор.

А вот на дороге водитель наверняка начнет жаловаться на неспешность машины. Место прежней 3,2-литровой дизельной «четверки», растаможка которой обходилась слишком дорого, занял модернизированный 2,5-литровый 16-клапанный мотор с системой впрыска «коммон рейл» и турбокомпрессором с изменяемой геометрией. Его 178 л.с. и 400 Н·м крутящего момента (для машин с автоматом – 350 Н·м) хватает в городском потоке, а вот ближе к сотне лучше забыть о резких ускорениях и энергичных обгонах.

Зато с наступлением внедорожного уик-энда отзывы владельца будут близки к восторженным. Довольно легкая машина при надобности способна даже пробить дорогу на целине. Для этого достаточно активировать арсенал трансмиссии с понижающей передачей, межосевой и задней межколесной блокировками.

Цена на «Паджеро-Спорт» может расстроить: за дизельную версию придется выложить от 1 349 000 до 1 609 000 руб. А если захочется ездить быстрее, нужно отдать еще больше за машину с 3-литровой бензиновой «шестеркой». Что получите за эти деньги? В общем, немало: увлекательную жизнь с удобным, универсальным автомобилем, которая будет начинаться заново каждый понедельник... и каждую субботу. ЗР

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Mitsubishi Pajero Sport

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4695×1815×1800
Колесная база, мм	2800
Объем багажника, л	500
Масса снаряженная/полная, кг	2050/2710
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,4
Максимальная скорость, км/ч	176
Топливо/запас топлива, л	ДТ/70
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	11,2/8,3/9,4

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, Р4, 16 клапанов, 2,5 л, 131 кВт/178 л.с. при 4000 об/мин, 350 Н·м при 2000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; А5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – на двойных поперечных рычагах/зависимая пружинная; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 265/65R17.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: Instyle.

ЦЕНА: 1 539 000 руб.

\+ Отменная проходимость, просторный салон.

– Скромная динамика, чересчур длинное передаточное отношение руля.



Детализация карт навигатора пока оставляет желать лучшего: детально прорисованы Москва и Санкт-Петербург. Еще для 17 российских городов – лишь улицы без обозначения домов.



ЦЕНА СВОБОДЫ

«КИА-Венга» – первый корейский образец набирающей популярность категории микровэнов. Под пристальным надзором фотокамеры **Константина Якубова** новичка экзаменовал **Юрий Тимкин**.

Вообще-то, «Венга» не совсем новый автомобиль – со времени мировой премьеры прошло полтора года. Задержка некритична, поэтому внешность устареть не успела. Особенно интересны у новичка передние фары: длиннющие, они почти дотягиваются до ветрового стекла! Но светотехника «Венги» не такая уж гипертрофированная – просто капот совсем короткий. Глядя на машину, и не подумаешь, что это ближайший родственник «КИА-Соул». У автомобилей общая платформа, двигатели и трансмиссии, но выглядят они совершенно по-разному. Если «Соул» – молодежный псевдокроссовер, то «Венга» – типичный микровэн.

Как оказалось, по-настоящему функциональный салон это звание отнюдь не гарантирует. Поделенный в соотношении 40:60 задний диван не предлагает многообразия трансформаций. У прямых конкурентов, в частности, «Хонды-Джаз» и «Опеля-Мерива», интерьеры более практичны. Манипуляции с задним диваном КИА ограничиваются возможностью складывания, продольной регулировки да настройки угла наклона спинок. При этом перемещения требуют серьезных усилий – женщинам и детям совладать с тугими ручками нелегко. Зато запас места во втором ряду даже больше, чем в иных более крупных компактвэнах, построенных на базе моделей гольф-класса. Спинки передних кресел далеко, пол плоский, а крыша высоко-высоко.

Спереди чувствуешь себя не менее свободно. И обзорность хороша: тонкие передние стойки, крупные наружные зеркала, большое заднее стекло. Габариты тоже чувствуешь неплохо, даже при «невидимом» капоте. Эргономика в целом понравилась, посетую лишь на недостаточный диапазон продольной регулировки

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

KIA Venga

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4068×1765×1600
Колесная база, мм	2615
Колея спереди/сзади, мм	1547/1551
Объем багажника, л	314–1253
Масса снаряженная/полная, кг	н.д.
Разгон 0–100 км/ч, с	12,2
Максимальная скорость, км/ч	178
Топливо/запас топлива, л	А95/48
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	9,0/5,8/7,0

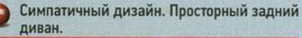
ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,6 л, 92 кВт/125 л.с. при 6300 об/мин, 156 Н·м при 4200 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; А4.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – типа «МакФерсон»/упругая балка; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 205/55R16.

ЦЕНА: 738 900 руб.

+ **Симпатичный дизайн. Просторный задний диван.**



– **Слабые возможности трансформации салона. Высокая цена.**

руля. Не особенно удобен и подлокотник – слишком узкий, при том что пространство между передними креслами позволяет сделать его шире раза в три. Ожидал увидеть в салоне «Венги» множество тайничков, но ни ниш в полу, ни выдвигаемых из-под кресел ящичков, ни боксов в передней панели не встретил. Хорошо хоть, на центральной консоли предусмотрен лоток и еще два – в туннеле между креслами. А перчаточный ящик впору назвать филиалом багажника: очень вместительный! И организован недурно: два этажа плюс держатель очков. Но подстаканники нашлись только спереди, задним пассажирам подобные удобства не положены.

Вставки под алюминий, блестящий лак, кожа на руле и селекторе автомата, климат-контроль, магнитола, мультифункциональный руль, маршрутный компьютер, электропакет – эта «Венга» досталась нам в максимальной комплектации. Но странно, что режим *Auto* предусмотрен только для водительского стеклоподъемника. При том что цена данной версии – 740 тысяч рублей! Это заметно дороже любого из прямых конкурентов в схожем оснащении. Прежде свои автомобили КИА оценивала скромнее.

На нажатие пусковой кнопки мотор отзывается бодрым урчанием. А добавишь газу, начинает еще и порыкивать. А ведь на прочих моделях корейской компании эта 1,6-литровая бензиновая «четверка» имеет более спокойный голос. Видимо, производитель решил делать ставку на молодежь. Хотя наивно ожидать от 125-сильной машины бурного темперамента. Возможно, «Венга» и разгонялась бы веселее, но четырехступенчатый автомат (альтернатива – пятискоростная механика) спешить



С фальшполом в нижнем положении достигается максимальный объем...

...а когда он в верхнем, удобнее перевозить тяжести: их проще вынимать из отсека.





По виду и не скажешь, что эта машина – ближайший родственник «КИА-Соул».

Запасом пространства на заднем диване «Венга» превосходит даже иные машины гольф-класса.

На «Венге» лучше ездить по очень ровному асфальту, поскольку плавность хода неидеальна. Но где же его взять-то?

На панели приборов всего три шкалы. Но смотрится эта композиция по-боевому!

Интерьер хорош как по дизайну, так и по эргономике.

При такой цене режимом *Auto* не грех было снабдить все электростеклоподъемники.



никуда не собирается. А ведь с этим мотором на некоторые КИА (в частности, «Церато») устанавливается автоматическая трансмиссия с шестью передачами. Вот бы и сюда такую! Тогда и поехал бы вэнчик шустрее, и экономичность наверняка улучшилась бы. Моя же «Венга» в городских условиях на 100 км съедала 9,5 л бензина – при спокойной езде. Впрочем, можно сэкономить и на цене, и на расходе топлива, заказав базовую версию с 90-сильным мотором объемом 1,4 л. Она обойдется в 615 тысяч рублей. Тоже немало, учитывая, что за эти деньги вы получите только кондиционер, подогрев сидений и передние электростеклоподъемники. «Музыка», электрорегулировка зеркал или литые диски? Готовьте минимум 680 тысяч.

Плавности хода «Венге» тоже явно недостает. А еще на неровностях начинает поскрипывать салон, и это при пробеге чуть больше 1000 км! Руль при быстром вращении «прикусывает» – усилитель не успевает справляться со своими обязанностями. Словом, энергичная езда не во вкусе «Венги».

Может, я слишком придираюсь? Но другие модели КИА приучили меня к современной технике и богатому оснащению за вполне доступные деньги. Недаром корейская марка даже в кризисные времена планомерно увеличивала долю на российском рынке. Но «Венга» – это не слишком большой шаг для КИА. По крайней мере, для той КИА, которую мы знали. ЗР

ЗА ДВУМЯ ЗАЙЦАМИ

«Шевроле» выпустил новый компактвэн… Или все-таки кроссовер? Что именно, уточнял на дорогах Германии **Максим Сачков**. Фото автора.

ПОЛОВИНКА НА ПОЛОВИНКУ

В полумраке подземной стоянки я внимательно разглядывал силуэт «Орландо». С одного ракурса это вроде вместительный семейный фургончик, а зайдешь с другого – так и есть, вседорожник. Вон какие раздутые арки, как у настоящего «проходимца»! И серебристые вставки на бамперах, имитирующие защиту, из той же оперы. Но дорожки выбирать придется поровнее – расстояние от земли до красивой накладки всего в два кулака. Ведь платформа у «Орландо» та же, что и у седана «Круз», только растянутая по базе на 75 мм.

Разбираюсь во внутреннем мире «Орландо». Где-то я видел похожие обводы панели приборов... На «Опеле-Астра»! И руль от него же, только с крестом по центру вместо молнии. Но интерьер «Шевроле» сделан попроще – в соответствии со статусом марки в концерне.

За рулем просторно – над головой гриф пролетит, крылом не зацепит. Да и сидящего рядом человека даже случайно задеть невозможно, будь он трижды героических пропорций. Мне, собственно, в плане эргономики упрекнуть «Орландо» не в чем: посадка удобная, всё под рукой, обзорность вполне нормальная. Простор во втором ряду тоже соответствует размерам машины, но вот различных штучек-дрючек – откидных столиков, ящичков в подполье – там нет.

РЕЙС ФРАНКФУРТ – КЁЛЬН

Бойкий моторчик! Еще бы, ведь 2-литровый 163-сильный двигатель – это более мощный дизель из двух предлагаемых для «Орландо». И он это всячески доказывает. Практически незаметно пролетает турбояму, подхватывая с оборотов чуть выше тысячи, и не скисает вплоть до красной зоны. Хотя езду внатяг, как и большинство современных дизелей, не любит. Пару раз я глох, когда не успевал вовремя переключиться со второй передачи на первую. Но от этого недуга предлагают прекрасное лекарство – шестиступенчатый автомат.

Дизель выигрывает у альтернативного бензинового двигателя в 1,8 л безоговорочно. Иногда кажется, что разница в мощности у них куда больше, чем 20 «лошадей». Какие-то ленивые «кони» в упряжке бензинового мотора,



В салоне «Орландо» предусмотрено несколько полезных приспособлений для семейного использования машины. Из их числа – бардачок с USB-входом на центральной консоли и выезжающее из потолка дополнительное зеркало для наблюдения за детьми.

приходится постоянно подгонять машину переключением передач и крутить обороты до звона. Причем расход топлива в таком режиме испугает даже богатого человека. А еще утомляет громкий голос двигателя, пробивающийся сквозь скудную шумоизоляцию. И почему на эту версию устанавливают только пятиступенчатые ручные коробки? Шестая передача сберегла бы не только топливо, но и уши.

Как медленно ползут километры на узких, извилистых дорожках после скоростных автобанов! Зато тут получаешь ответы на все вопросы о поведении автомобиля. Я уже ездил на «Орландо» раньше – на его родине, в Южной Корее. Настройки подвесок у той машины отличались кардинально. В азиатской версии «Шевроле» хорошо сглатывал неровности, но в повороты заходил неохотно, погружаясь в глубокие крены. Машина европейской спецификации пересчитывает все до единой трещинки



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	CHEVROLET ORLANDO	
	1.8i	2.0D
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4652/1836/1625/2760	
колея спереди/сзади	1584/1588	
Объем багажника, л	90–1490	
Радиус поворота, м	5,6	
Снаряженная/полная масса, кг	1528/2160	1655 (1659)*/ 2287 (2291)
Время разгона 0–100 км/ч, с	12	10 (11)
Максим. скорость, км/ч	185	197 (195)
Топливо/запас топлива, л	А95/64	ДТ/64
Расход топлива: городской/загородный/ смешанный цикл, л/100 км	9,7/5,9/7,3	7,9 (9,3)/ 4,9 (5,7)/ 6,0 (7,0)
ДВИГАТЕЛЬ		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/ число клапанов	Р4/16	
Рабочий объем, см³	1796	1998
Степень сжатия	10,5	16,3
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	104/141 6200	120/163 3800
Крутящий момент, Н·м при об/мин	176 3800	360 2000
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	М5	М6 (А6)
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/ упругая поперечная балка	
Рулевое управление	реечное с электро-усилителем	реечное с гидро-усилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/ дисковые	
Размер шин	215/60R16	225/55R17

*В скобках – данные для версий с автоматической коробкой.

‹ На третьем ряду не так просторно, как посередине, но пассажир среднего роста здесь разместится вполне комфортно.

˅ Интерьер симпатичен и небанален. Приятные и добротные материалы (есть даже отделка под дерево), оригинальные по формам детали, аккуратная сборка.



В таком пейзаже и ракурсе «Орландо» больше похож на кроссовер. Эту особенность наверняка оценят российские покупатели. Кстати, в Германии цена модели стартует с 18 990 евро.

Если сиденья не складывать, то багажник более чем вдвое уступит в объеме грузовому отсеку «Рено-Гранд Сценик» или «Ситроена-С4 Гранд Пикассо». «Орландо» проигрывает основным конкурентам и в полностью грузовом варианте.

на асфальте, но зато и ведет себя без скидок на высокий рост – не хуже обычного легкового автомобиля. Однако для российских дорог я все же выбрал бы корейские настройки.

Кстати, в Европе, где автомобиль уже продают, «Орландо» нашел свою нишу – он дешевле большинства компактвэнов в схожих комплектациях и с равносильными двигателями и вдобавок, в качестве бонуса, предлагает внешность кроссовера. Посмотрим, клюнут ли люди на это необычное сочетание. ЗР

Пока неизвестно, появится ли модель на нашем рынкев этом году. Не исключено, что «Орландо» будут выпускать в России, чтобы еще больше снизить стоимость.

Последний ряд одним движением можно сровнять с полом. А сложенный диван второго ряда образует идеальную грузовую площадку.





ВМЕСТИТЕЛЬНЫЙ, НЕПЛОХО ОТДЕЛАННЫЙ, УДОБНЫЙ И ДЛЯ ВОДИТЕЛЯ, И ДЛЯ ПАССАЖИРОВ – ВОТ КРАТКИЙ СПИСОК ДОСТОИНСТВ «ОРЛАНДО». А НЕДОСТАТКИ ПРИКРОЕТ ЦЕННИК.



НЕСЕКРЕТНЫЕ МАТЕРИАЛЫ

В России стартовали продажи двух обновленных моделей «Хонды». Что именно подправили в весьма популярном у мужчин «Аккорде» и небезынтересном для девушек «Джазе», выяснял **Михаил Гзовский**. Фото автора и «Хонда».

В МАЖОРНОМ КЛЮЧЕ

Покупатель всегда прав. Даже если он... не совсем прав. Когда в 2008 году в свет вышел «Аккорд» восьмого поколения, многие поклонники марки приуныли. Машину критиковали за грузность и медлительность. Но разве не вы ругали предшественницу за шумность и прожорливость? Получили то, что просили. Теперь восьмой «Аккорд» подретуширован.

Как это нередко практикует «Хонда», визуальные изменения носят чисто символический характер. Чуть другие бамперы и противотуманные фары, новый дизайн колесных дисков... Пожалуй, наиболее заметное отличие – в головной оптике. Биксеноновые фары, входящие в базу комплектаций Type-S, Executive и Executuve + NAVI, с помощью камеры, расположенной за салонным зеркалом, теперь умеют самостоятельно переключаться с ближнего света на дальний и наоборот. Добавлен в фару и элемент для освещения поворота.

В салоне центральный дисплей обзавелся навигационной системой. Кроме того, автомобиль научился распознавать до 550 голосовых команд, в том числе относящихся к управлению аудиосистемой и климат-контролем.

Чуть другим стал «Аккорд» в движении. По грубому подмосковному асфальту седан шлепает на толику тише благодаря доработанной шумоизоляции. И, кажется, бежит чуть быстрее! На самом деле время разгона и эластичность остались прежними, все дело в ощущениях. Специально для нашего рынка изменили настройки педали газа. Если раньше водитель должен был преодолеть усилие в конце хода, то теперь эта ступенька исчезла и педаль прожимается легче. В итоге создается впечатление большей резвости и отзывчивости, по крайней мере в 200-сильной версии с мотором 2,4 л («Аккорд» также оснащают двухлитровым двигателем в 156 л.с.).

Что ж, пожелания покупателей были учтены. Машина не стала принципиально иной, но прибавила в актуальности оборудования и комфорте. Оценить проделанную работу можно, выложив от 999 000 до 1 250 000 руб. Остался лишь один секрет: цену на версию с навигацией «Хонда» пока не обнародовала.

ПОСТОЯННО МЕНЯЮЩИЙСЯ

Это – провал! Провал при разгоне изрядно портил впечатление от «Хонды-Джаз», оснащенной роботизированной механикой i-Shift. Но – все течет, все меняется... Отныне постоянно меняется и передаточное число в трансмиссии: на смену i-Shift пришел вариатор. Покупателям не придется ломать голову над выбором мотора: как и прежде, предлагают единственный вариант – объемом 1,4 л, 100-сильный. Для хэви метал



Отныне яркость подсветки приборов не меркнет при включении ближнего света днем.

Разговор по телефону теперь возможен без рук благодаря Bluetooth Hands-Free.









Головная оптика в дорогих версиях – с системой освещения поворота и автоматическим контролем света.

Русифицированная навигация – главный козырь топовой модификации Executuve + NAVI.

В интерьере – новые отделочные ткани, а главное – навигация, на монитор которой проецируется также изображение с камеры заднего вида.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	HONDA ACCORD	
	2.0 MT	2.4 AT
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4726/1840/1440/2705	
колея спереди/сзади	1589/1580	
Объем багажника, л	467	464
Снаряженная/полная масса, кг	1414/1935	1484/1995
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,4	7,9
Максим. скорость, км/ч	215	227
Топливо/запас топлива, л	А95/65	
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	9,4/5,9/7,2	11,9/7,0/8,8
ДВИГАТЕЛЬ		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	
Рабочий объем, см^3	1997	2354
Степень сжатия	10,6	11,0
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	115/156 6300	147/200 7000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	192 4100–5000	230 4200–4400
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	М6	А5
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	независимая двухрычажная/независимая многорычажная	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	
Размер шин	205/60R16	235/45R18

HONDA ACCORD СТАЛА ЧУТЬ ЖИВЕЕ И ТИШЕ В ДВИЖЕНИИ, УДОБНЕЕ В ПОВСЕДНЕВНОЙ ЖИЗНИ, В ТОМ ЧИСЛЕ БЛАГОДАРЯ НАВИГАЦИИ.

маловато, а для джаза хватает вполне. Машинка живо разгоняется на городских скоростях, дефицит мощности ощущается лишь при обгонах на шоссе.

Езда с вариатором – одно удовольствие! Стартует «Джаз» мягко, остановились на горке – не откатывается. Секрет – в применении гидротрансформатора, который подключается автоматически, как только датчик подъема фиксирует определенный уклон. При торможении и на холостом ходу гидротрансформатор отключается, благодаря чему снижается расход топлива.

При разгоне «в пол» голос мотора назойлив, но это единственная придирка. Отклик на педаль газа быстрый, смена виртуальных скоростей возможна посредством подрулевых лепестков.

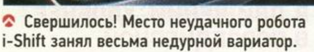
По-прежнему радует салон: ни у одного из конкурентов не найдете



Как и в случае с «Аккордом», найти отличия прежнего «Джаза» от нового гораздо проще анфас – это слегка измененные бампер, оптика, решетка радиатора.







Свершилось! Место неудачного робота i-Shift занял весьма недурной вариатор.

В «Джазе» найдете обязательные для современной машины опции, например USB-разъем.

Чуть-чуть добавлено хрома, более темный пластик, иные ткани – вот и все изменения.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	HONDA JAZZ	
	1.4 MT	1.4 CVT
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	3900/1695/1525/2500	
колея спереди/сзади	1492/1475	
Объем багажника, л	337	
Снаряженная/полная масса, кг	1051–1112/ 1610	1079–1140/ 1535
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,4	13
Максим. скорость, км/ч	182	175
Топливо/запас топлива, л	А95/42	
Расход топлива: городской/загородный/ смешанный цикл, л/100 км	6,6/4,8/5,5	6,7/4,6/5,4
ДВИГАТЕЛЬ		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/ число клапанов	Р4/16	
Рабочий объем, см³	1339	
Степень сжатия	10,5	
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	73/100 6000	
Крутящий момент, Н·м при об/мин	127 4800	
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	М5	CVT
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/ упругая поперечная балка	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/ дисковые	
Размер шин	175/65R15	

HONDA JAZZ: ОТМЕННАЯ КОНЦЕПЦИЯ САЛОНА ДОПОЛНЕНА СВЕЖИМ ЭКСТЕРЬЕРОМ, НЕУДАЧНАЯ РОБОТИЗИРОВАННАЯ ТРАНСМИССИЯ ЗАМЕНЕНА УДОБНЫМ ВАРИАТОРОМ.

столь простой и эффективной схемы трансформации (Magic Seats), которая предлагает 16 (!) вариантов. Отныне комплектации Elegance и Executive отличает черно-синий тканевый салон.

Пожалуй, этих новшеств достаточно, чтобы предречь «Джазу» рост продаж, хотя хитом российского рынка он вряд ли станет: кусается цена – от 615 000 руб. Конечно, ее отчасти оправдывает богатый набор стандартного оборудования – уже в базе получаете восемь подушек безопасности, аудиосистему с поддержкой формата MP3, электропривод зеркал и четырех стекол, ABS, системы курсовой устойчивости VSA и распределения тормозных усилий EBD. Так что на безопасности сэкономить не удастся. Оно и к лучшему... ЗР



ГРАНДЫ ТУРИЗМА

Примета: если под именитой маркой появляется престижный, мощный хэтчбек, значит, нечто подобное скоро предложит не менее известный конкурент. БМВ и «Ауди» вызвал на снежный ковер Подмосковья **Сергей Канунников**. Фото **Александра Кульнева**.



Трудно побороть в себе мальчишеский раж и перестать издеваться над солидными, богато отделанными автомобилями: заставлять их поднимать снежные буруны, вызывающе вертеть задом, а то и просто по-щенячьи крутиться волчком. Но грех не попробовать недюжинные возможности этих хэтчбеков! Ведь такие упражнения помогают лучше понять характеры машин. К тому же (чего скрывать!) просто доставляют удовольствие от общения с Автомобилем. Мне жаль тех, кто никогда не испытывал это чувство...

ОТ ТУРИСТОВ СЛЫШУ

Вместительный, но элегантный, быстрый, комфортабельный и богато отделанный. Таков портрет автомобиля, который принято называть классическим термином «гран туризмо». Именно к этому обязывают гордые буквы GT на кузове БМВ. У дебютанта «Ауди-А7» свое фирменное имя, пусть и менее звучное, – «Спортбек». Но требований к машине, занявшей место между седанами А6 и А8, это, разумеется, не снижает.

БМВ-5 GT более массивный, внушительный, даже грозный. Машина навевает ассоциации с кроссовером-гигантом Х6. «Ауди-А7» изящней



BMW 5 Series Gran Turismo

Хэтчбек дебютировал в сентябре 2009 года во Франкфурте. Автомобиль предлагают с задним или полным приводом.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 3,0 и 4,4 л (306 и 407 л.с.); дизельный, 3,0 л (245 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: автоматическая 8-ступенчатая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: индивидуальные.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 2 500 000–3 440 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: дизель, 3,0 л, 245 л.с., 8-ступенчатый автомат, 4 971 000 руб.



Audi A7 Sportback

Хэтчбек с передним или полным приводом (в России только последний) дебютировал в 2010-м.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 2,8 и 3,0 л (204 и 300 л.с.); дизельный, 3,0 л (245 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: автоматическая 7-ступенчатая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: индивидуальные.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 2 302 000–2 705 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 3,0 л, 300 л.с., 7-ступенчатый автомат, 3 872 000 руб.

и элегантней, явно хочет казаться купе – и у него это получается. И все же совершенно очевидно: инженеры и дизайнеры, работающие нынче в баварских компаниях, сидели в школах и институтах за соседними партами. Именно поэтому, изучая салоны, сходство дизайнерских и эргономических решений находишь чаще, нежели различия. Впрочем, последние тоже есть.

БМВ в некоторых элементах – блоках управления магнитолой и климатом, строгих, без излишеств и фантазий, приборах – пожалуй, чуть более традиционен. Яркости машине, конечно же, придает светлый салон, а новаторства... Ух! К джойстику коробки передач привыкли даже консерваторы. Хотя понять, чем две кнопки (для паркинга – отдельная) удобнее одной привычной и почему рычажки включения указателя поворотов и стеклоочистителя без фиксации лучше традиционных, так и не могу.

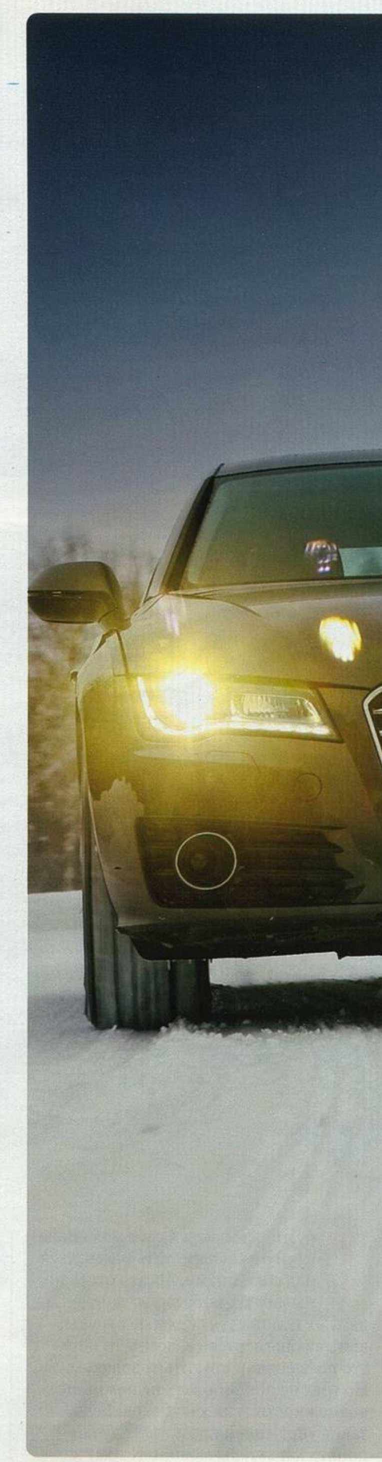
Салон «Ауди», при том что темный, выглядит нисколько не скучней конкурента. Необычные по архитектуре, яркие приборы, вылезающий из панели большой монитор, не менее удобный, чем в БМВ, блок управления климатом. Очень понравились кнопки шести радиостанций, размещенные на тоннеле. Решение не космически мудреное, но очень грамотное. Подрулевые рычажки в «Ауди», по ощущениям, более понятны, нежели в БМВ.

Обзорность в GT хуже, даром что сидишь вроде бы по-вседорожному высоко. Уж больно монументальны передние стойки. В сравнении с ними у «Ауди» – просто ажурные. Ну а парковаться задом на обеих машинах было бы мучением, не предусмотри конструкторы парктроников и камер, транслирующих картинку на монитор. Ведь в задние стекла не видно практически ничего, а в изящных боковых зеркалах отражаются в основном фигуристые «бедра» машин. Так что парковочные помощники просто необходимы.

Кресло в БМВ ожидаемо удобное. Фирменная черта – регулируемый в очень широких пределах подколенный подпор, который особенно понравится длинноногим. Есть такая опция и в «Ауди», работает, правда, в чуть меньшем диапазоне.

Но среднестатистическому водителю куда важнее возможность изменить боковую поддержку, подрегулировав валики удобными кнопками. Именно это да и форма спинки, которая пусть немного, но удобнее, нежели в БМВ, побудило нас выставить А7 высший балл в соответствующей строке.

Ровно такой же оценки БМВ с его излишне тяжеловесными, монументальными формами заслуживает за заднюю часть салона. Вот уж машина для семейного большого туризма! Два задних кресла регулируются. Места для ног и головы хватит любому. Кстати, и вперед садиться в БМВ проще: машина высокая, а передняя стойка ближе к вертикали.




X297EC 197 RUS
M173KA 190 RUS

BMW 5 SERIES GRAN TURISMO



Салону БМВ, несомненно, идет светлый колер. Сиденья с отличным подколенным упором – фирменный стиль.

Комбинация приборов проста и рациональна. Но это совсем не недостаток.

К джойстику трансмиссии постепенно привыкли. Однако полюбить его всем сердцем сложно.





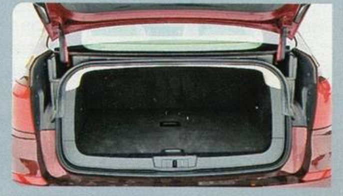


Задние сиденья с электрическими регулировками – именины души для двух пассажиров. Есть даже мониторы в передних спинках.

Для задних пассажиров БМВ – раздельный климат-контроль и обогрев.

Пятая дверь БМВ двойная. Можно открыть лишь крышку без стекла.





Плата за симпатию к приземистому элегантному «Ауди» – стесненная, с опусканием тела вниз, как в случае спортивного купе, посадка и далеко не царский комфорт для задних пассажиров. Не подумайте, что там совсем тесно – для такого класса нормально. Но с БМВ не сравнить! Зато у А7 куда больше багажник, вдобавок предусмотрена докатка, которой в GT нет. Кстати, рискуя показаться занудой, напомню: без запаски большой туризм в России может превратиться в экстремальный.

НА ДАЛЬНЕМ ПЛЕЧЕ И В КРУТЫХ ПОВОРОТАХ

Для туристских вояжей в нашей стране самые подходящие настройки – *Normal* у БМВ и *Auto* у «Ауди». Комфортные режимы делают машины склонными к продольной раскачке на волнах. Особенно это заметно на БМВ. Спортивные же настройки ожидаемо обеспечивают прямую передачу мелких дорожных неровностей в салон и на тела ездоков.

Склонность БМВ-5 GT к поперечной раскачке и крены в поворотах, пусть и совсем ненамного, заметней, чем у «Ауди». Ведь первый заметно выше да и дорожный просвет под длинным металлическим кожухом больше. Подвеска А7 позволяет выбрать два варианта клиренса, но в обоих случаях он меньше. Зато на шоссе автомобиль чуть плотнее

РЕЖИМНАЯ ЗОНА

Возможность менять настройки подвески, рулевого управления, двигателя и трансмиссии – нынче непременный атрибут для автомобилей такого уровня. В БМВ четыре основные регулировки: *Comfort, Normal, Sport, Sport+*. Есть также режим *Traction*, ограничивающий строгость системы стабилизации. В зависимости от режима меняется жесткость подвески, усилие на руле и алгоритм работы силового агрегата. Скажем, если перейти из *Normal в Sport+*,



BMW 5

и собранней, пишет повороты без намека на крен. При этом вне спортивных настроек не настолько жесткий, чтобы это вызвало раздражение в дальней поездке.

Чем быстрее едешь, тем сильнее чувствуешь разницу между автомобилями. БМВ управляется здорово, но проявляет заднеприводный характер – склонность к заносу, который, правда, очень легко корректируется четким, в меру тяжелым рулем и тягой. А вот система стабилизации работает грубовато. На заснеженных дорогах резкое «удушение» бывает куда опасней, нежели пробуксовка. Поэтому оптимален режим *Traction*, ограничивающий прыть ESP. Можно, конечно, перейти в спортивные настройки, но машина станет заметно жестче и, главное, потребует от водителя большей концентрации, осторожности и внимания.

Поведение «Ауди-А7» в подобных условиях – эталон полного привода. Склонность к заносу меньше, управлять машиной в скольжении проще. Система стабилизации срабатывает позднее и осаживает не так резко. Да и с отключенным устройством машина управляется чуть легче и точнее, нежели БМВ при аналогичных настройках.

На тест попал GT с трехлитровым дизелем, который на 55 л.с. слабее бензинового мотора «Ауди» того же объема. Разница, бесспорно,

не меняя положения правой ноги, коробка переключится на две ступени ниже. В «Ауди» предусмотрены положения *Comfort, Auto, Dynamic* и *Individual*. Последний режим позволяет настраивать каждый параметр отдельно. Скажем, зажать подвеску и «распустить» руль. Трудно представить водителя, который захочет проделывать это регулярно.

Справедливости ради: по субъективным ощущениям, изменения в поведении БМВ при смене настроек гораздо заметнее, чем у «Ауди».



Audi A7


Салон «Ауди» рационален, строг, но совсем не скучен. Сиденья заслуживают высшей оценки.

Приборы выглядят свежо и ярко. Картинка с камеры ночного видения выводится между спидометром и тахометром.



Справа от селектора кнопка пуска двигателя – не слишком удобно. Понравились сенсорные кнопки на шесть радиостанций.




Сзади в «Ауди» тесновато. Процесс посадки требует ловкости и грациозности.

Несмотря на относительную тесноту, задних пассажиров удобствами не обделили.



Выдвижной спойлер – намек на спортивный характер А7. Характер автомобиля авансу вполне соответствует.







Багажник БМВ не очень емкий, при том что запасного колеса под полом нет. Спинки сидений откидывают кнопками в багажнике.

Под полом большого багажника «Ауди» есть ниша для докатки. Дверь, как и у БМВ, с электроприводом.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	BMW 5 SERIES GRAN TURISMO xDrive	AUDI A7 SPORTBACK quattro
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм:		
длина/ширина/высота/база	4998/1901/1559/3070	4969/1911/1420/2914
колея спереди/сзади	1611/1654	1644/1635
Объем багажника, л	440/1700	535/1390
Радиус поворота, м	6,3	6,0
Масса снаряженная/полная, кг	2090/2645	1845/2320
Время разгона 0–100 км/ч, с	6,9	5,6
Максимальная скорость, км/ч	235	250
Топливо/запас топлива, л	ДТ/70	А95/65
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	8,5/6,0/6,9	10,8/6,6/8,2
ДВИГАТЕЛЬ	дизельный	бензиновый
Расположение	спереди продольно	спереди продольно
Конфигурация/число клапанов	V6/24	V6/24
Рабочий объем, см^3	2993	2995
Степень сжатия	16,5	10,3
Мощность, кВт/л.с.	180/245 при 4000 об/мин	220/300 при 5250–6500 об/мин
Крутящий момент, Н·м	540 при 1750–3000 об/мин	440 при 2900–4500 об/мин
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	полноприводная	полноприводная
Коробка передач	А8	А7
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/VII/VIII/з.х.	4,71/3,14/2,11/1,67/1,29/1,00/0,84/0,67/3,32	3,69/2,15/1,41/1,03/0,79/0,63/0,52/–/2,94
Главная передача	2,56	4,09
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди и сзади	многорычажная	многорычажная
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние и задние	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
Размер шин	245/50R18	235/55R17

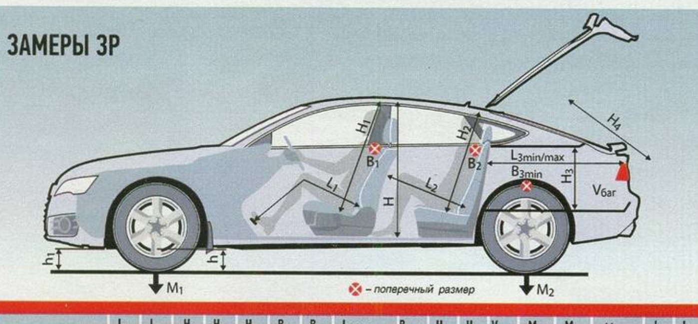
ощущается, но, положа руку на сердце, в обычной жизни 245 дизельных сил хватит с избытком, в чем, кстати, мы убедились, передвигаясь по загородным шоссе парой. Обе коробки передач работают отменно. На резкое нажатие педали в пол реагируют с энергией и молниеносностью молодой кошки. А работа агрегата в обычном режиме езды заставляет вспомнить кошачью грацию и деликатность.

ТУРИСТЫ И ПОКЛОННИКИ

Комплектации тестовых автомобилей вполне сравнимы. Яркие отличия БМВ – доводчики дверей и пара камер, осматривающих пространство слева и справа от переднего бампера, а также мониторы в спинках передних кресел да шторки задних боковых стекол. Вероятно, эти опции кто-то сочтет очень важными. Но и стоит БМВ примерно на миллион больше, что немало даже для машин такого класса. Однако есть и другие отличия – наверное, решающие для кого-то еще.

Стараясь конкурировать друг с другом во всех классах и на всех фронтах, фирмы стремятся непременно привнести в свои модели нечто оригинальное, отличающее родное творение от «соседского». У «Ауди», запустившего свой хэтчбек позже БМВ, это получилось.

ЗАМЕРЫ ЗР



Модель	L1, мм	L2, мм	H, мм	H1, мм	H2, мм	B1, мм	B2, мм	L3min/max, мм	B3min, мм	H3, мм	H4, мм	Vбаг., л	M1, кг (%)	M2, кг (%)	M, кг (M1+M2)	h, мм	h1, мм
BMW 5 SERIES GRAN TURISMO	980–1180	595–695–935	1155	1015	965	1490	1430	930/2090	1060	480	420/1035	292	1092 (48)	1195 (52)	2287	160	210
AUDI A7 SPORTBACK	980–1210	595–840	1155	1015	930	1455	1420	1190/2025	920	470	1140	368	1058 (55)	869 (45)	1927	130/150*	205/215*

*Минимум/максимум.

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
BMW 5 SERIES GRAN TURISMO	9	8	7	9	10	8	9	9	9	8	9	10	9	8	7	8,6
(+)	Простор и комфорт на заднем сиденье, большой дорожный просвет, отличная коробка передач.															
(–)	Небольшой багажник, грубоватая система стабилизации, нет запаски.															
AUDI A7 SPORTBACK	10	9	8	8	8	9	10	9	10	8	9	10	8	8	8	8,8
(+)	Отличная управляемость, большой багажник, отменная динамика.															
(–)	Тесновато заднее сиденье.															

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

БМВ-5 GT – просторный, роскошный хэтчбек с задатками кроссовера. «Ауди-А7 Спортбек» – скорее, просторное спортивное купе с приличным для автомобиля этой категории задним сиденьем. БМВ – эдакий культурист: высок, мускулист, отчасти грубоват. «Ауди» – чемпион по фигурному катанию: отнюдь не рохля, но строен и изящен. Впрочем, эти характеристики уже совсем субъективны и оценке в баллах не подлежат... ЗР



Сергей Кануников:

«Давно не приходилось выставлять по итогам теста так много высоких оценок. Автомобили этого действительно заслуживают. Да за такие-то деньги...».



СТРАСТИ ПО ДИЗЕЛЮ

Модернизируя семейный C5, компания «Ситроен» основную ставку сделала не на внешность, а на новые дизельные моторы. Об их перспективах рассуждает **Юрий Тимкин**. Фото автора.

Дизели концерна PSA давно считаются одними из лучших на рынке. В Западной Европе более половины покупателей «пежо» и «ситроенов» выбирают именно такие модификации. У нас же дизели непопулярны, хотя спрос на них постепенно растет. В 2007 году он составил 2,2% общих продаж «Ситроена» в России, в нынешнем же, по прогнозам маркетологов, дойдет до 5,7%. А у модернизированного C5 этот показатель должен составить целых 20%! Столь смелые планы объясняются тем, что производитель расширил предложение дизельных моторов: теперь их три. Как и прежде, наибольший спрос (81% общего количества) ожидается на базовый 2-литровый 140-сильный агрегат. Оставшаяся часть придется на флагманский 3-литровый V6 мощностью 240 л.с. и новый 2,2-литровый мотор с двойным наддувом, развивающий 204 силы. Последний вариант и стал объектом моего интереса.

Снаружи по звуку работающего двигателя сложно понять, бензиновый он или дизельный. Уже неплохо!

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Citroen C5 2.2 HDI

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4779×1860×1451
Колея спереди/сзади, мм	1584/1587
Объем багажника, л	439
Масса снаряженная/полная, кг	1731/2231
Разгон 0–100 км/ч, с	8,3
Максимальная скорость, км/ч	230
Топливо/запас топлива, л	ДТ/71
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	8,0/4,7/5,9

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, P4, 16 клапанов, 2,2 л, 150 кВт/204 л.с. при 3500 об/мин, 450 Н·м при 2000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; A6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – гидропневматические; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 225/55R17.

ЦЕНА: 1 399 000 руб.


Отличная динамика. Скромный расход топлива.


Оснащение отстает от современного уровня. Высокая цена.

Кстати, внешних обновлений C5 почти не видно: спереди появились светодиодные ходовые огни, а фонари теперь словно покрыты темной дымкой, и это всё.

Захлопнув дверь, словно оказываюсь в дорогом кабинете. Поддерживать респектабельную атмосферу помогают кожа (ею обтянута даже передняя панель), замша, накладки под рифленый титан. А главное – даже при работающем двигателе здесь царит абсолютная тишина! Изменений внутри ноль целых и одна десятая. Из видимых новшеств – только кнопка *SOS*, позволяющая водителю в экстренном случае связаться с диспетчерской службой «Ситроена». Но в России этой опции не будет – по крайней мере, сейчас.

Дизайн салона я никак не назову устаревшим, но его оснащение уже отстает от текущего уровня. К примеру, центральный дисплей давно пора сделать сенсорным, а то кнопок на центральной консоли неприлично много для 2011 года. Не хватает и камеры заднего вида, ставшей обыденностью и на более дешевых моделях.



Зато разгон подарил массу положительных эмоций. Тяга мотора зверская! Уже с 1800 об/мин массивную тушу C5 подхватывает ураган ускорения. Ощущения подтверждаются официальными данными: сотню машина разменивает всего за 8,3 с. Для 2,2-литрового автомобиля массой далеко за полторы тонны – отличный результат. Шестиступенчатый автомат, входящий в стандартную комплектацию этой версии, работает примерно, переключаясь плавно и своевременно. Об отсутствии подрулевых лепестков горевать не пришлось. Хотя спортрежим в трансмиссии оказался совсем не лишним – торопясь, я использовал именно его. Тогда смена передач происходила на повышенных оборотах, позволяя ехать более динамично. Кстати, даже после двух часов достаточно активной езды бортовой компьютер отчитался о среднем расходе топлива 7,7 л/100 км. Согласитесь, аппетит для такой машины скромный.

Но утверждать, что дизельные C5 обойдутся в эксплуатации дешевле бензиновых, я не стал бы. Они заметно дороже при покупке, межсервисный пробег сокращен до 10 000 км. К тому же с недавних пор цена солярки у нас практически сравнялась со стоимостью А95.

На этом фоне перспективы дизельных «ситроенов» в России не кажутся радужными... **ЗР**



Интерьер оставлен прежним.

Для машины среднего класса обычный парктроник стал атавизмом – пора бы обзавестись камерой заднего вида.

Машина с 2,2-литровым дизелем укомплектована по полной программе: в базу входят автомат и гидропневматическая подвеска.



В фонарях тоже применены светодиоды, а их стекла сделаны дымчатыми.

Дневные ходовые огни – обязательный элемент современного авто.





ПУТЕШЕСТВИЯ ТЕМА НОМЕРА

МЫ К ВАМ ЗАЕХАЛИ НА ЧАС

На чем «новым бременским» рок-музыкантам отправиться в гастрольное турне? Роль фургона можно возложить даже на обычный автомобиль, если это просторный универсал. За перемещениями группы наблюдал **Денис Арутюнян**. Фото **Георгия Садкова**.

НИЧЕГО НА СВЕТЕ ЛУЧШЕ НЕТУ...

Эту песенку каждый помнит наизусть. Конечно, хотелось бы отправиться на гастроли в большом вэне или, еще лучше, в кемпере. Вот только не по карману пока молодым музыкантам такая роскошь. Поэтому решили ехать на машине одного из участников ансамбля – универсале «Тойота-Авенсис Турер». Почему бы и нет: для троих места с избытком, в большой багажник вроде должны поместиться инструменты. Но войдут ли?

С парой гитар проблем не возникло. А вот коробки с барабанами смогли впихнуть, лишь полностью сложив заднее сиденье. Закончив погрузку, вздохнули с облегчением... и спохватились: а куда бас-гитариста сажать? Сзади-то мест не осталось! Пришлось извлекать ударную установку из упаковки, зато для пассажира местечко нашлось. После этого все пошло как по нотам: побросали походные сумки, расселись по местам. Порадовались: даже в полностью загруженной машине простора для людей осталось достаточно. Ну а водитель-барабанщик не уставал нахваливать японский аппарат – сидеть в кожаном седле удобно, приборы яркие и внятные, аудиосистема



хороша, а эргономика продумана до мелочей.

РОМАНТИКИ С БОЛЬШОЙ ДОРОГИ

В дальней дороге музыканты успели послушать чужую музыку, поиграли свою, даже спели хором. И не только ради удовольствия – шумновато в салоне. Дело не в двигателе и не в настройке вариатора (он дисциплинированно играет оборотами, имитируя работу обычного автомата). От колесных арок на шершавом российском асфальте идет не то чтобы очень громкий, но довольно назойливый гул – музыкальный слух такого не любит.

Зато даже самой творческой натуре не придраться к работе подвески: машина словно плывет над дорогой, мерно покачиваясь на пологих волнах и полностью игнорируя мелкие трещины. Самое время отрепетировать песни для гастрольного репертуара! Но стоило взяться за инструменты, как под колесо попался коварный ухаб. Последовавший за этим удар поначалу вызвал легкую панику – ничего не отвалилось? Убедившись, что все в порядке, отправились дальше, но уже уворачиваясь от особо крупных ям и кочек.

Так, с комфортом, незаметно добрались до места первого выступления. Быстро добрались, хотя особо не торопились. Хорош все-таки двухлитровый японский мотор: негромкий, бензина потребляет немного, тянет отлично даже на затяжных подъемах и напряженных обгонах. Потому





Автоматическая трансмиссия и круиз-контроль провоцируют водителя прямо на ходу променять руль на палочки. Но поддаваться такому искушению все же не стоит.

Красивые и внятные приборы успокаивают взор разгоряченного артиста. Еще бы указатели температуры и уровня топлива сделать покрупнее...

дорога заняла куда меньше времени, чем ожидали.

Словом, машиной музыканты остались очень довольны.

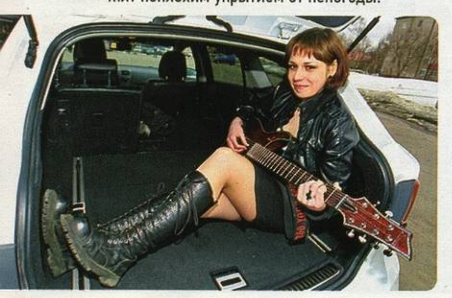
Конечно, им по-прежнему хочется завести специальный гастрольный транспорт для подобных путешествий. Но и «Авенсис» не подвел: пусть не дешев, не блещет ярким стилем, зато с таким мотором, трансмиссией и подвеской уверенно преодолевает российские просторы. В общем... Нам дворцов заманчивые своды не заменят никогда свободы! **ЗР**

Редакция благодарит Алексея Карпова, Евгению Карпову, Руслана Захаряна и Евгения Маханева за помощь в организации съемки.



В дальней дороге скучать некогда. Если надо отрепетировать соло, на заднем диване места для этого достаточно.

Порой приходится выступать даже под открытым небом. Крышка багажника послужит неплохим укрытием от непогоды.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Toyota Avensis Tourer 2.0 Lux

Размеры: длина×ширина×высота, мм	**4765×1810×1480**
Колесная база, мм	**2700**
Объем багажника, л	**543**
Масса снаряженная/полная, кг	**1480/2000**
Время разгона 0–100 км/ч, с	**10,3**
Максимальная скорость, км/ч	**200**
Топливо/запас топлива, л	**А95/60**
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	**9,2/5,8/7,0**

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2,0 л, 112 кВт/152 л.с. при 6200 об/мин, 196 Н·м при 4000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная; бесступенчатый вариатор.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – типа «Мак-Ферсон»/на двойных поперечных рычагах; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 205/60R16.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: «Люкс».

ЦЕНА: 1 474 000 руб.

+ Хорошая плавность хода, тяговитый мотор.

– Шумно, малоинформативная педаль тормоза.



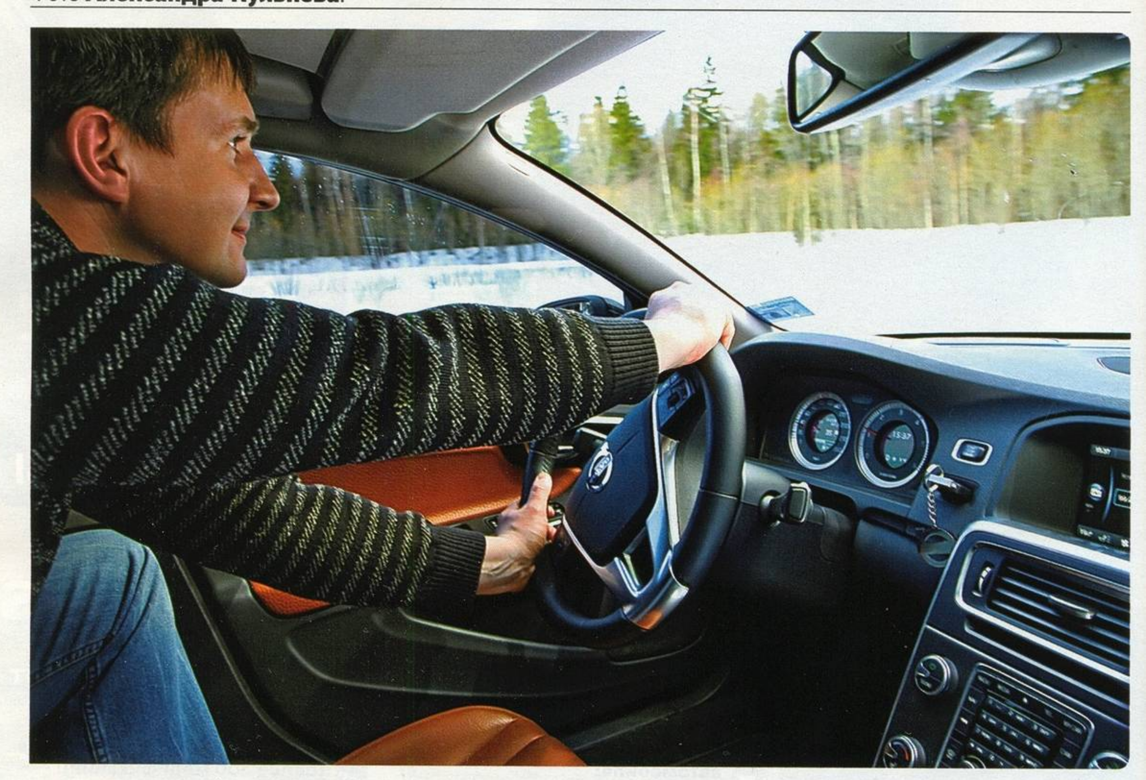
Много места? Отлично! Возьмем запасные инструменты – на всякий случай.

После трудов праведных устроим небольшую фотосессию для поклонников. Конечно же, на фоне верного «ослика» – «Тойоты»!



НЕ КАСАЯСЬ ПЕДАЛЕЙ

Путешествовать в российских условиях, не утруждая ног, попробовал **Максим Сачков**. Фото **Александра Кульнева**.



Эксперимент ставлю на «Вольво-S60», оснащенном кучей электронных ассистентов. Мне в первую очередь нужен адаптивный круиз-контроль, умеющий поддерживать не только заданную скорость, но и дистанцию до впереди идущего автомобиля. Эта умная система должна на время пути освободить от работы ноги. Правда, далеко от педалей убирать их не буду. На всякий случай. Направление выберу знакомое – в сторону Дмитровского полигона, это примерно 100 км от Москвы.

ГОРОД НЕ ТЕТКА

Глаза боятся, руки делают, но без ног обойтись не удается. Как минимум придется нажать на тормоз, чтобы включить передачу. А потом еще и на акселератор, ведь круиз-контроль на «Вольво» активируется на скорости не ниже 30 км/ч.

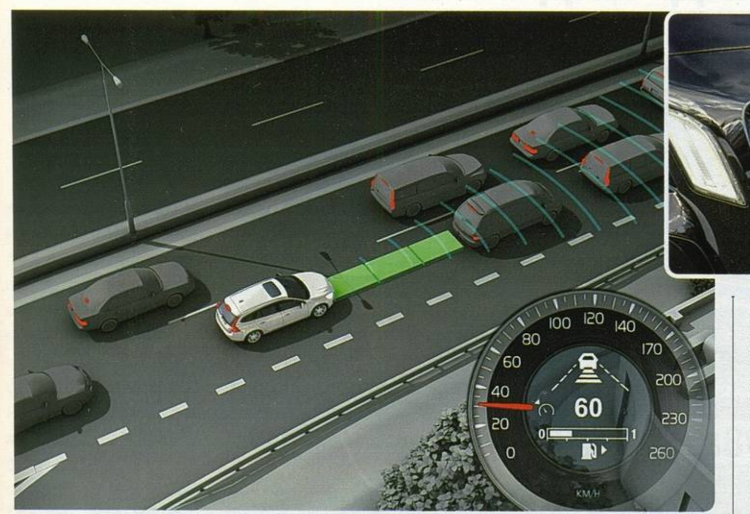
Надеюсь, теперь ногам можно отдохнуть. Поехали!

Противоречивые ощущения испытываешь, когда машина сама регулирует скорость. Автомобиль адекватно разгоняется и тормозит вплоть до полной остановки, двигаясь в вялотекущем городском потоке. Но при этом держит довольно большую дистанцию, ведь смотреть на несколько машин вперед и просчитывать ситуацию заранее электронные системы пока не умеют. Естественно, в образовавшуюся брешь начинают один за другим влезать соседи по полосе. Кругозор у активного круиз-контроля поуже, чем у человека, и вмешательство он замечает, когда автомобиль уже почти перестроился. В испуге заношу ногу над тормозом, но тут наконец-то срабатывает автоматика и довольно резко осаживает машину. Я даже кинул опасливый взгляд в зеркало заднего вида – не постучится ли кто-нибудь ко мне в гости?

Встаем в пробке. Через пять секунд машина впереди трогается, мы следуем за ней. Удобно! Можно, наверное, даже полистать журнал или книжку. Нет, не получится. При следующей остановке, растянувшейся на несколько секунд, автоматика перешла в так называемый режим готовности. Теперь, чтобы вновь тронуться, надо нажать кнопку на руле либо педаль газа. Чтение придется отложить.

ИЗ КОШМАРА ГОРОДОВ

За границей мегаполиса круиз-контролю проще, а мне нет. Скорости выше, реагировать приходится быстрее, а автоматика подкидывает новые фокусы. Идущий впереди автомобиль, к которому привязался мой электронный помощник, перед перекрестком уходит в соседний ряд, и передо мной возникает корма другой машины, стоящей на светофоре. Она приближается, а реакции электронного ассистента я не вижу... Хорошо, тормоза у «Вольво» цепкие, а у меня неплохая реакция. Ждать до последнего я не стал и ударил по тормозам сам. И правильно



«Глаза» активного круиз-контроля – радиолокационный радар. Современные системы видят дальше чем на 200 м, но в российских условиях часто слепнут от грязи и снега, о чем водителя предупреждает сообщение на приборном щитке (подробнее – ЗР, 2010, № 5).

сделал! В руководстве по эксплуатации, которое я потом прочитал более внимательно, сказано, что активный круиз-контроль не реагирует на неподвижные объекты. В том числе и на стоящие автомобили. Но кто же читает учебник перед уроком! Правда, и система тоже хороша – могла бы прислать сообщение, что не стоит ждать от нее помощи. Вот так благодушие сменила истерика, сопровождаемая крепкими выражениями.

Еще круиз-контроль заставляет быть очень аккуратным при обгонах. Его работа в этом случае мне напомнила ситуацию, когда одна фура лениво опережает другую. Автомобиль, никуда не торопясь, вылезает на соседнюю полосу и, даже оказавшись на свободном пространстве, совсем не спешно набирает скорость. Чувствуешь себя, мягко говоря, неуютно, особенно при выходе на встречку. Пару раз от греха подальше собственноручно (или -ножно?) поторапливал «Вольво» педалью газа. Кстати, даже после такого вмешательства круиз-контроль возвращается к заданным параметрам.





Активный круиз-контроль с предупреждением об опасности столкновения и функцией обнаружения пешеходов можно заказать для любой комплектации «Вольво-S60». Правда, стоит увидеть цену, как ноги сами прыгают на педали: 132 400 рублей.

Параметры, заданные круиз-контролю, (скорость, дистанция, состояние готовности) отображаются на приборном щитке (слева).

Управлять динамикой автомобиля с активным круиз-контролем можно, пользуясь кнопками управления на руле.

Впрочем, электронный помощник иной раз проявляет себя хорошим преподавателем. Бывалым он мало чем поможет, а вот новичкам подскажет, какую дистанцию лучше держать, чтобы безопасно выходить из опасных ситуаций. Кстати, этот урок стоит посетить и дорожным невежам, считающим наседание на корму более медленному автомобилю невинной забавой.

КРУИЗ ОФФ

Пора перевести дух и подвести итоги. Можно расценивать активный круиз-контроль и как полезную опцию, и как дорогую игрушку, однако стоит признать, что он добросовестно справляется с поставленными задачами. Но – только на хороших дорогах европейского уровня с водителями предсказуемого характера. То есть там, где есть возможность четко отслеживать ситуацию. Все меняется, когда в эту идиллическую картину вмешивается наша непутевая действительность. Перефразируя Тютчева, скажу: электронным умом Россию не понять. Недаром руководство по эксплуатации «Вольво» неоднократно предупреждает, что активный круиз-контроль является лишь вспомогательным средством, а вся ответственность лежит на водителе.

Поеду ли я назад на круиз-контроле? Отвечу: готов проделать путь в два-три раза длиннее, но только самостоятельно нажимая на педали – так спокойнее и безопаснее. ЗР

ПРОЯВЛЯЮТ АКТИВНОСТЬ

Активный (или адаптивный) круиз-контроль – новая ступень развития простого круиз-контроля, который появился еще в 1950-е. Современные помощники поддерживают не только заданную скорость, но и дистанцию между автомобилями, управляя динамикой и тормозами. Среди европейских моделей одним из первых активный круиз-контроль примерил «Мерседес-Бенц» (система Distronic) в конце 1990-х. Вслед стали подтягиваться и остальные фирмы, преимущественно с дорогими моделями. «Вольво», «Фольксваген», «Ауди» называют такого ассистента Adaptive Cruise Control, «Инфинити» – Distance Control Assist, БМВ – Active Cruise Control.



ГЛАЗА В ГЛАЗА

Компания «Опель» обновила бестселлер – малолитражку «Корса». Пересчитывая внесенные изменения, пальцы на одной руке загибал Юрий Тимкин.

В каждом из четырех поколений «Корса» неизменно входила в число наиболее популярных автомобилей своего класса. Последнее поколение этого «Опеля» дебютировало в 2006-м, а зимой 2009–2010 годов прошла модернизация. Изменения носили сугубо технический характер: конструкторы подняли мощность двигателей и улучшили их экономичность, доработали подвеску, по-иному настроили рулевое управление. И вот, наконец, у производителя дошли руки до внешности: в 2011 модельном году «Корса» получила новый «фейс».

Головная оптика теперь выполнена в стиле более современных опелевских моделей. Интереснее выглядят противотуманные фары. С новой радиаторной решеткой машина кажется шире прежней. Появились и новые цвета, в частности – ярко-зеленый. В общем, внешность «Корсы» стала более эмоциональной, молодежной. Недаром обновленный хэтчбек рекламирует юная певица Лена, победительница последнего «Евровидения».

Сажусь на водительское место, и сразу становится ясно: салон прежний. Просторный (по меркам компакт-класса, конечно), высококачественный, с симпатичным дизайном, он, пожалуй, до сих пор актуален. А вот и новинка – разработанная компанией «Бош» развлекательно-информационная

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	OPEL CORSA		
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	3999/1737/1488/2511		
Объем багажника (VDA), л	285/1100		
Снаряженная масса, кг	от 1130		
Время разгона 0–100 км/ч, с	14,5 (14,9)*	12,4	11,9 (13,9)**
Максим. скорость, км/ч	160 (172)	173	180 (172)
Топливо/запас топлива, л	А95/45		
Расход топлива, городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	6,9/4,4/5,3 (6,5/4,2/5,1)	7,3/4,8/5,7	7,1/4,6/5,5 (8,0/5,0/6,1)
ДВИГАТЕЛЬ			
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация/число клапанов	Р4/16		
Рабочий объем, $см^3$	1229	1398	
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	51/70 (63/85) 5600	64/87 6000	74/100 6000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	115 4000	130 4000	130 4000
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	переднеприводная		
Коробка передач	М5 (М5)	М5 (А4)	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/полузависимая пружинная		
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые		
Размер шин	185/65R15		

**В скобках – данные для версии 1,2 л с роботизированной трансмиссией Easytronic.*
***В скобках – данные для версии 1,4 л с автоматом.*

Говорят, дизайн прежней «Корсы» уже не отвечал сегодняшним корпоративным стандартам «Опеля».

система Touch & Connect с семью динамиками, которая совмещает магнитолу и навигатор, обеспечивающий полное покрытие 28 европейских стран, включая Россию.

Это, конечно, хорошо. Хуже, что экран навигатора на три четверти перекрывается правой рукой – ее то и дело приходится убирать с баранки. К тому же сам монитор невелик – всего 5 дюймов по диагонали, разрешение у него не самое выдающееся. Бюджетное устройство? Так и есть: 695 евро. Это меньше, чем просили за навигаторы для дорестайлинговой версии (в зависимости от исполнения – 1805 или 745 евро).

О том, как «Корса» ведет себя на ходу, говорить особого смысла нет. Поскольку технических новшеств в ее

МОДЕРНИЗИРОВАННАЯ CORSA ПОЧТИ НЕ ПОДОРОЖАЛА, ВЕДЬ ТЕХНИЧЕСКИ ОНА ОСТАЛАСЬ ПРЕЖНЕЙ – ИЗМЕНИЛАСЬ ТОЛЬКО ВНЕШНОСТЬ.

Белые полоски на кузове добавляют «Корсе» экспрессии и индивидуальности.

конструкцию не внесли, повадки остались прежними.

Как и прежде, в нашу страну будут поставлять исключительно бензиновые модификации, поскольку для дизельных, по мнению джиэмовских маркетологов, наш клиент еще не созрел. Хорошо, что цена на обновленную «Корсу» почти не увеличилась – относительно прежней она прибавила символические 10 000 рублей. Так сказать, доплата за красивые глазки.

Модернизация на этом не закончена. Представители компании приоткрыли планы на ближайшее будущее, пообещав в 2011-м премьеру обновленной спортивной модификации – «Корсы OPC». Интересно будет попробовать! ЗР



Главный козырь новой мультимедийной системы – сравнительно невысокая цена: 695 евро.

Интерьер почти не изменился. Исключение – экран посреди торпедо. Увы, он перекрывается правой рукой.

В салоне предшественницы экран навигатора занимал верхнюю часть центральной консоли – так было удобнее!



ТРИ ПЛЮС ДВА

Одного «Ховера» компании «Грейт Уолл» показалось недостаточно – теперь под этим именем выпускают две модели: к известному вседорожнику Н3 присоединился Н5. В его отличия вникал **Юрий Тимкин**. Фото **Георгия Садкова**.

ПЛАНЫ МЕНЯЮТСЯ...

Впервые Н5 я увидел еще год назад, на шанхайском мотор-шоу. Касаясь перспективы выхода на наш рынок, представители «Грейт Уолла» отвечали, что россиянам такой дизайн вряд ли придется по вкусу, поэтому поставлять к нам «пятерку» не будут. Как видите, планы изменились. Не угадали китайцы и с реакцией наших соотечественников на дизайн – машина явно приглянулась, коли на нее оглядываются. Впрочем, сзади новинка почти не отличается от Н3. А вот фасад отправлен в отставку – ему на смену пришли стремительные и элегантные формы. Правда, как это часто бывает у китайцев, не обошлось без дизайнерских заимствований (производитель называет это переосмыслением или вдохновением). Фары очень похожи на светотехнику «Мазды СХ-7», а радиаторная решетка почти как у «Ниссана-Мурано». Но в целом Н5 выглядит неплохо. А каков внутри?

Полностью новый интерьер для китайского автомобиля очень симпатичен, хорошо собран и не производит впечатления дешевого. Матовые накладки под титан, приятная на ощупь плотная темно-серая кожа... Еще приятней видеть, что при разработке салона «Грейт Уолл» сделал упор не только на дизайн, но и на улучшение эргономики. Передние кресла установлены ниже – посадка стала более естественной да и над головой места прибавилось. Сами сиденья приобрели более удобную форму и предлагают – о чудо! – вполне ощутимую боковую поддержку. Но вот клавиши электроприводов зажаты в узкую – еле ладонь протискивается – щель между креслом и дверной панелью, а их моторчики подвывают так, что невольно пугаешься.

Даже базовый Н5 укомплектован весьма щедро: ABS, фронтальные подушки безопасности, кожаный салон, климат-контроль, датчик дождя, электропакет, мультифункциональный руль, центральный замок, подогрев передних сидений и наружных зеркал, магнитола, парктроник, противотуманные фары и легкосплавные диски. Есть даже камера заднего вида – картинка с нее выводится на цветной сенсорный экран. Жаль, при ярком солнце он сильно бликует. Опция только одна – электролюк.

...А ТЕХНИКА – НЕТ

Начинкой Н5 практически не отличается от прежнего, шестилетней давности «Ховера». Конструкция ортодоксальна: кузов на мощной раме, сзади зависимая подвеска. Неудивительно, что управляемость «пятого» далека от стандартов современных кроссоверов. Этот с ленцой реагирует на руление, изрядно кренится в поворотах, а если в вираже попадется кочка или ямка – соскакивает с траектории. Зато на бездорожье Н5 великолепен!



Интерьер стал не просто симпатичнее – в нем гораздо меньше эргономических проколов.

Расположение приборов изменили. Более современный дизайн не ухудшил восприятие информации.

Менять режимы полноприводной трансмиссии при помощи кнопок удобно и просто.





Длинноходные подвески и отличная геометрическая проходимость позволяют уверенно продвигаться по сильно пересеченной местности.

Благодаря «зубастым» шинам я большую часть времени даже на бездорожье обходился задним приводом, а переднюю ось подключал только в глубоких колеях. Понижающую передачу задействовал лишь однажды, собравшись пересечь полсотни метров снежной целины.



Дворник оставляет внушительную неочищенную зону – это вместе с мощной стойкой кузова ухудшает обзор в плохую погоду.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Great Wall Hover H5

Размеры: длина/ширина/высота, мм	4649/1810/1745
Колесная база, мм	2700
Колея спереди/сзади, мм	1515/1520
Объем багажника, л	810/2074
Снаряженная/полная масса, кг	1805/2280
Разгон 0–100 км/ч, с	н.д.
Максимальная скорость, км/ч	160
Топливо/запас топлива, л	А92/70
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	10,7/8,2/9,4

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2,4 л, 100 кВт/136 л.с. при 5000 об/мин, 205 Н·м при 2500–3000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – независимая торсионная/зависимая пружинная; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 235/65R17.

ЦЕНА: 750 000 руб.

\+ Отличная проходимость, богатая стандартная комплектация.

– Грубоватая управляемость.

Задняя часть H5 хорошо знакома, разве что фонари получили по паре рельефных круглых секций.

Электролюк – опция приятная, но уж больно дорогая. Отдавать за нее 50 000 рублей – блажь.



Кстати, выбор режима полноприводной трансмиссии максимально облегчен благодаря современному кнопочному управлению. Что касается рычага пятиступенчатой механики, то, включая нечетные передачи, теперь не касаешься кистью центральной консоли. Жаль только, что рычаг, как и прежде, неприятно зудит и вибрирует.

Если «Ховер-Н3» снабжают скромным бензиновым двигателем – 2-литровым 122-сильным, то для более дорогого H5 зарезервирован 2,4-литровый мощностью 136 л.с. С ним вседорожник едет веселее: уверенно стартует и спокойно, без надрыва достигает 100 км/ч. Дальнейший набор скорости становится натужным. Впрочем, «Грейт Уолл» и не рассчитан на скоростное передвижение по магистралям, ведь под личиной городского кроссовера по-прежнему скрывается кондовый вседорожник, для которого грунтовка – естественная среда обитания. Ну а нарядная внешность и кожаный салон – лишь приятное обрамление этого главного качества. ЗР



Номерной знак закреплен неудачно: легко оторвать на бездорожье. Прежнее крепление было надежнее.



ОХОТА ЗА МОРОЗОМ

Этот тест – продолжение «60 часов «За рулем», только менее экстремальное. Особенности поведения автомобилей зимой обобщил **Сергей Воскресенский**. Фото **Александра Батыру**.

Грязь, слякоть и бесконечное мытье стекол закончились ближе к Вологде, вместе со стремительно накрывающим нас холодом. К утру термометр «Фольксвагена-Поло» показал –28 °С. «Лада-Приора» (универсал только что пополнил редакционный парк) отчитался о минус тридцати. Ну а «Рено-Сандеро», не имея встроенного градусника, сохранял хладнокровие. К слову, электронный бытовой термометр, оставленный на его передней панели для контроля, за ночь замерз насмерть. Автомобили, да и мы, оказались не готовы к неожиданно нагрянувшему климатическому испытанию (прогноз не обещал мороза): грязные кузова, сумки в салонах, зачехленная измерительная аппаратура. И уже после первой ночевки завелись машины по-разному.

Путешествие к границам трех славящихся зимним холодом регионов – Вологодской и Архангельской областей и Республики Коми – сложилось весьма удачно, причем не только по части низких температур. На отрезке между

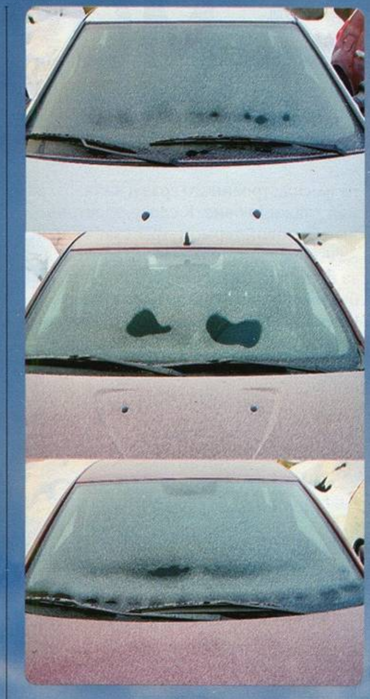


Тотьмой и Великим Устюгом мы отказались от услуг навигаторов. Приборы путались в очень приблизительных картах, явно составленных на скорую руку. Им невдомек, что бывшие лесовозные дорожки, едва обозначенные на схемах тоненькими линиями, уже превращены в неплохие шоссе. Причем куда более свободные и ровные, чем наезженный маршрут через Кострому и Никольск.

Автомобили не только хорошенько проморозились, но и протряслись, порадовали или немного огорчили ездовыми возможностями. На выезде из Москвы только и разговоров было о неудобной посадке водителя и слишком вялом, необкатанном моторе новой, с иголочки, «Приоры». В пути получил свою долю критики и фаворит «Фольксваген-Поло» с его, как выяснилось, не очень приспособленными к плохим дорогам подвесками и ABS. Тем временем «Рено-Сандеро» спокойно набирал очки.

ДО МИНУС ТРИДЦАТИ

Сначала при −28 °С у нее не открылись двери. Центральный замок безупречно выполнил команду, причем несколько раз кряду, потому что выпуклые кнопки на брелоке «Приоры» испуганно срабатывали не только от прикосновения, а, казалось, от одного осуждающего взгляда на эту несуразную конструкцию. Выяснилось, что замерзли ограничители всех дверей, вернее, то, чем они были смазаны. Острословы тут же придумали версию о специальной подготовке автомобиля для Арабских Эмиратов. Потом «Приора» секунд пятнадцать-двадцать прочихивалась, ни в какую не желая оживать. Со второй попытки подзуживаемая педалью газа машина начала выбрасывать клубы серо-черного дыма. «Хорошенькое начало», – не подумав о последствиях, ляпнул кто-то из нас. И оказался прав: лишь когда температура поднялась до −26 °С, «Приора», наконец, завелась быстро и без проблем. Но все остальное время при −28...−29 °С мы каждое утро наблюдали примерно ту же картину. Сначала раскачивание дверей, затем эмоциональные комментарии в адрес невпопад сработавшего брелока, ну а потом долгое жужжание стартера. Мотор, как правило, оживал не с первой попытки – обычно со второй, а иногда и с третьей.



«Приора», «Сандеро», «Поло». Так начинают оттаивать ветровые стекла. Сразу видно, у кого лучше.

Пара российских иномарок смотрела на грянувший холод с явным пренебрежением: дескать, не тот градус, отогреем стекла – и вперед. «Сандеро» после первой же ночи на морозе быстро провернул застывшие механизмы и бодренько затарахтел двигателем. Потом он ни разу не изменил своей манере пуска.

«Поло» выбрал несколько иную тактику: еще в Москве вдруг стал капризничать, с явной неохотой



Оказавшись на Севере, грех не заехать в патриархально чистенький Великий Устюг, нынешнюю родину Деда Мороза.

Ныне не действующий Спасо-Суморин монастырь XVI века – до сих пор одно из самых величественных строений Тотьмы.

Поздним морозным вечером исторический центр Вологды выглядит потрясающе.

Все та же Тотьма, только на обратной дороге. Кормят вкусно.

Белое безмолвие...

ПРОГРЕТЬ ЗА 30 МИНУТ

По сравнению с прошлогодними замерами методика не изменилась. Перед началом эксперимента температура воздуха устанавливается на максимум, распределение потоков – в положение «голова-ноги», а вентилятор – в среднее положение (как правило, второе). Градусники размещаются в ногах и головах водителя и заднего правого пассажира. От варианта «авто», предусмотренного в «Приоре», отказались: по мере прогрева он не управляет воздушными заслонками, а лишь меняет скорость вентилятора отопителя, которая явно велика на начальном этапе измерений. Проще говоря, салон в этом режиме скорее выстуживается, чем прогревается.



«Лада-Приора». Не все гладко, но печка хорошая. Жаль, с распределением потоков нелады да и прорех в кузове многовато.



«Рено-Сандеро». Несмотря на некоторые претензии к не очень удачной разнице температур вверху и внизу, прогревается «Сандеро» быстро и хорошо.



«Фольксваген-Поло». На месте двигатель прогревается очень медленно, отсюда и проблемы с обогревом салона. Автомобиль лучше греть на ходу, вот только как это сделать при минус тридцати за бортом?

реагируя на включение стартера. Проверка аккумулятора на предмет утечек ничего не выявила. Поэтому перед пробегом на всякий случай досрочно поменяли масло (5W30), проверили свечи зажигания и... При первом низкотемпературном пуске он поначалу едва-едва проворачивал коленвал – захотелось сразу же достать провода и «прикурить» от соседей. Но через несколько секунд «Фольксваген» раскрутился и тут же стабильно заработал на прогревочных оборотах. Ситуация повторялась почти каждый раз, как только на термометре оказывалось –28 °C. Был даже момент, когда автомобиль не завелся с первой попытки (10–15 секунд достаточно медленного вращения стартера), но мгновенно подхватил во второй. Словом, по надежности и удобству пуска «Сандеро» – лучший, «Поло» – стабильный, но с капризами, ну а «Лада-Приора» непредсказуема.

ДУЕТ, ДУЕТ ВЕТЕРОК...

Похоже, для автомобилей этого класса легкая прохлада в голове и тепло в ногах почти недостижимы, по крайней мере в комплексе. По отдельности все возможно, иногда даже с избытком.

«Рено-Сандеро» – самый шустрый по части прогрева салона (см. графики). Однако в движении требования к системе отопления и вентиляции, точнее, к распределению потоков воздуха, заметно меняются. Здесь главное – не отогреть, а правильно смешать потоки, чтобы обеспечить нужный комфорт всем частям тела. Увы, как ни крути в «Сандеро» рукоятку направления потоков, в морозную погоду начинает затягивать боковые и ветровое стекла (положение «всё в ноги»). Переводим ручку в положение «голова-ноги» – теперь избыток тепла скапливается под потолком, в головах водителя и пассажиров. Жить с этим, конечно, можно, но в дальней дороге утомляет.

«Поло» в этом смысле заметно удачнее, хотя по динамике прогрева салона куда медленнее. Но и в «фольце» чувствуется переизбыток тепла вверху. Правда, играя распределением потоков и температурой, все же удается подобрать более-менее приемлемый микроклимат. Невзирая на мелкие придирки, соглашаемся: именно «Фольксваген» в этом смысле наиболее правильный.

В «Приоре» с ее могучей печкой, доморощенным, но все же «климатом» (есть даже режим «авто», не влияющий, правда, на положение воздушных заслонок), когда за бортом под минус тридцать, верхнюю одежду лучше не снимать. В салоне, словно в заметенной снегом избушке, заунывно свистят сквозняки из-под уплотнителей.



Осторожно: под капотом «Поло» очень хрупкий на морозе пластик. Механик просто попытался подобраться к клемме аккумулятора.



Утренний взгляд на термометр: ну и насколько холодно?

Утро. Пуск «Приоры».



Продувает так, что водитель на левое плечо (а пассажир – на правое) накидывал теплые вещи. Какие там правильная посадка, хват руля, безопасность, когда, сидя за рулем, все время поджимаешь левую ногу: ее буквально сковывает морозец, втекающий через щели в салон. Правый ботинок тем временем готов треснуть от жара (печка-то работает вовсю), на центральном тоннеле впору заваривать чай без кипятильника. Зато уложенная в бардачок бутылка воды от ледяного дуновения улицы превратилась в монолит уже через полтора часа езды. Позор! Тут уж не до сравнения с соперниками. Остановившись на несколько минут и глядя, как мгновенно оттаивают все стекла, сразу понимаешь, сколько тепла выходит наружу через многочисленные щели!

ГДЕ ТЫ, ИДЕАЛ?

Широкие, неплохого качества, хорошо вычищенные северные дороги, на которых лишь иногда возникают наморщенные участки. Тут приходится интенсивно тормозить, шарахаясь от ям и колдобин. А потом опять свободные длинные перегоны, где средняя скорость колонны легко подлетает к сотне. Места здесь сумасшедшей красоты. Деревеньки и редкие города в морозном мареве выглядят просто сказочными поселениями, особенно



Эмблема «Сандеро» начала облезать еще до пробега, но все равно рановато.

ПРОБЕГ, РАСХОД

«Лада-Приора»: 2294 км; 7,72 л/100 км.

«Рено-Сандеро»: 2201 км; 8,3 л/100 км.



«Фольксвген-Поло»: 2196 км; 7,65 л/100 км.

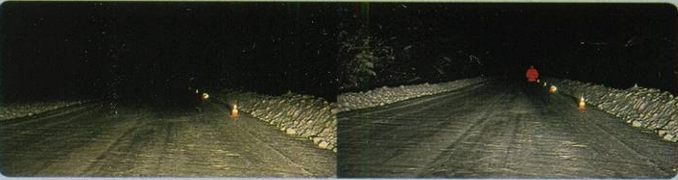
СВЕТ ФАР



«Лада-Приора». С ближним светом человека на дороге не видно, хотя в сравнении с испытанием «Рено» его положение, как и положение автомобиля, не изменилось. Здесь выручает лишь очень неплохой дальний свет.



«Рено-Сандеро». Ближний свет – образец для подражания, дальний – неплохое дополнение к этому.



«Фольксваген-Поло». Контраст с остальными настолько велик, что напрашиваются кардинальные улучшения. В темноте водитель «Поло» откровенно слеп.

на закате. А как на этом фоне смотрятся наши автомобили?

«Фольксваген-Поло». Чем зажиточнее города (скажем, Котлас или Коряжма), тем больше этих пока еще редких даже в Москве автомобилей. Они – как показатель уровня жизни, как барометр стабильности. И не зря.

Классная посадка, удобные регулировки и эргономика, вместительный салон – в «Поло» совершенно не устаешь. Правда, требуется немного привыкнуть к некоторым индивидуальным особенностям, например тесноватому для входа в зимней одежде дверному проему, нерегулируемой подсветке приборов, невзрачной кнопке, обнуляющей показания маршрутного компьютера. А в целом все очень симпатично, а главное – продуманно. Конечно, двигатель «фольца» звезд с неба не хватает. На низких оборотах (1200–1500 об/мин) порой проводит очень резкую границу между «едет» и «не едет». Но на трассе удобен и экономичен. Эту идеологию отражает большинство свойств автомобиля: акустический комфорт, управляемость, тормоза и плавность хода. Настройки добротны, но не идеальны.

Подвески хороши на мелких неровностях, с которыми «Поло» справляется почти безупречно. Но стоит появиться пологим волнам, как возникают заметные колебания кузова. Ну а когда начинается настоящая полоса препятствий, свойственная



Навигатор пытается увести нас на старую дорогу, через Никольск. Выручают карта и подсказки местных водителей.

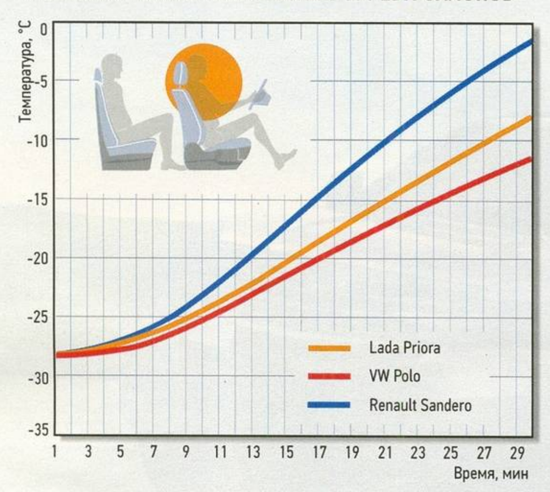
российской глубинке, понимаешь: «Поло» здесь не боец. Невысокая энергоемкость, небольшие ходы подвесок делают машину довольно уязвимой на серьезных неровностях, заставляют резко снижать темп. На плохих дорогах слишком рано срабатывает ABS. Пытаешься тормозить перед неровностями, а антиблокировка уже вовсю стрекочет, растормаживая колеса и лишая возможности нормально управлять замедлением.

«Рено-Сандеро». Этот уступает «Поло» прежде всего в качестве ощущений. Неплохое, но слишком уж простецкое водительское сиденье с откровенно неудобной регулировкой по высоте, подчеркнуто спартанская обстановка, спрятанные от глаз тумблеры подогрева кресел, блеклые приборы, менее

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	LADA PRIORA	RENAULT SANDERO	VOLKSWAGEN POLO
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4330/1680/1508/2492	4020/1746/1535/2588	4384/1699/1465/2552
колея спереди/сзади	1410/1380	1480/1469	1460/1498
Объем багажника, л	444/777	320/1200	460
Радиус поворота, м	5,5	5,3	5,4
Масса снаряженная/полная, кг	1088/1593	1082/1600	1159/1660
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,5	10,5	10,5
Максимальная скорость, км/ч	183	180	190
Топливо/запас топлива, л	А95/43	А95/50	А95/55
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	9,8/5,4/7,2	9,8/5,8/7,1	8,7/5,1/6,5
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р4/16	Р4/16
Рабочий объем, см^3	1596	1598	1598
Степень сжатия	10,3	9,8	10,5
Мощность, кВт/л.с.	72/98 при 5600 об/мин	75/102 при 5750 об/мин	77/105 при 5250 об/мин
Крутящий момент, Н·м	145 при 4000 об/мин	145 при 3750 об/мин	153 при 3800 об/мин
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	М5	М5	М5
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/з.х.	3,64/1,95/1,36/0,94/0,78/3,53	3,73/2,05/1,39/1,03/0,80/3,55	3,46/1,96/1,28/0,88/0,67/3,18
Главная передача	3,7	4,21	4,55
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/ упругая поперечная балка	типа «Мак-Ферсон»/ упругая поперечная балка	типа «Мак-Ферсон»/ упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с гидроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/ барабанные	дисковые вентилируемые/ барабанные	дисковые вентилируемые/ барабанные
Размер шин	185/65R14	185/65R15	195/55R15

СРАВНЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОГРЕВА САЛОНОВ



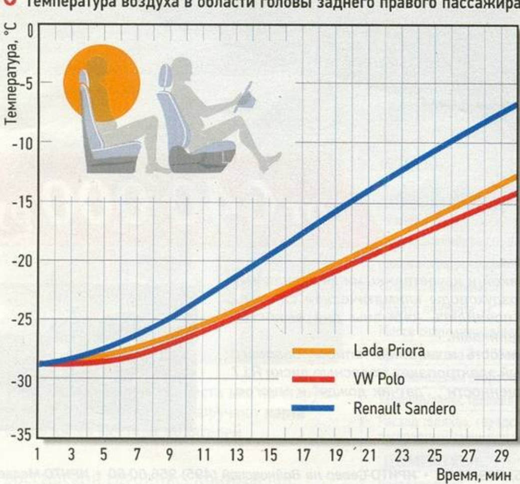
Температура, °С
0
-5
-10
-15
-20
-25
-30
-35
1 3 5 7 9 11 13 15 17 19 21 23 25 27 29
Время, мин
Lada Priora
VW Polo
Renault Sandero

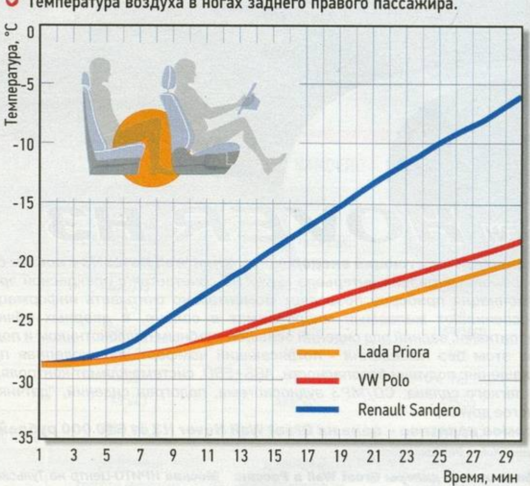
▲ Температура воздуха в области головы водителя.

▼ Температура воздуха в области головы заднего правого пассажира.

▲ Температура воздуха в ногах водителя.

▼ Температура воздуха в ногах заднего правого пассажира.





внятное управление коробкой передач. Сцепление схватывает в самом конце хода педали, а вкупе с немного задумчивым при небольших нажатиях акселератором оно превращает процесс троганья в событие, к которому необходимо заранее готовиться.

Мотор тоже вяловатый на низах, зато на средних и высоких оборотах он определенно веселее фольксвагеновского. Тормоза хорошо ведут себя на любом покрытии. А уж подвески «Сандеро» – настоящий пример для подражания. Жесткие и упругие на мелочовке (где «Поло» выигрывает), они приятно удивляют защищенностью на самых коварных неровностях. Там, где на «Фольксвагене» под лязг



▲ Отогревается потихоньку… Такие автономные измерители температуры позволяют фиксировать ее изменения в течение нескольких суток.

ограничителей сбрасываешь ход, «Сандеро», как упругий мячик, пролетает над ямами и колдобинами. Высший класс!

«Лада-Приора». Да, отечественный автопром тоже меняется. Но – как? Если взять появившийся на «Приоре» датчик дождя или автоматическое включение света фар, не говоря уже о «климате», просто гордость берет за родную промышленность! Эх, сюда бы еще обещанную систему ГЛОНАСС – и в данном ценовом сегменте мы будем точно вне конкуренции!

Потом, ломая ногти и рукоятки, начинаешь мучительно устраиваться на передних сиденьях, чей продольный диапазон перемещения примерно вполовину меньше, нежели у конкурентов.

Здесь возникает первый вопрос: почему? Может, иногда стоит позабыть о высоких технологиях и малую толику охотно выделяемых государством миллиардов потратить на дешевое, но удобное кресло или, скажем, на эргономику интерьера, до сих пор не приспособленного для мелких вещей и бутылок с водой? А заодно оснастить надежными уплотнителями и шумоизоляцией. Недостатки тем более обидны, что есть неплохой двигатель (ничем не хуже, чем у соперников), приличные тормоза, а также пусть слишком жесткие, но способные противостоять самым серьезным препятствиям подвески. Есть даже не очень внятная, на троечку, но все же управляемость. А вот главного – способности автомобиля конкурировать в целом, увы, нет.

УМОМ ИЛИ СЕРДЦЕМ?

Как же непросто сделать выбор... Если привычно заполнить протокол экспертной оценки, выбор лидера будет однозначный. Да и большинство водителей, принявших участие в этом пробеге, оказались единодушны: лучший – «Фольксваген-Поло». Он в дальней дороге удобнее и комфортабельнее. И даже те недочеты, с которыми мы столкнулись, сути дела не меняют.

Но по большинству житейских критериев (за исключением разве что топливной экономичности) лидировал «Рено-Сандеро». Он и заводится легче, и салон прогревает быстрее, не говоря уже об отличном свете фар и куда лучше приспособленных к нашим условиям подвесках. Тем более что в этом споре участвует еще и такой фактор, как цена, явно разделяющая потенциальных потребителей «Сандеро» и «Поло».

Что же касается третьего участника, его последнее место не повод для обид (дескать, не любим отечественное). Просто очень хочется, чтобы «Лада-Приора» стала, наконец, настоящим автомобилем. Пока ей до этого далеко. Скорее, убеждаешься в обратном, ворча по-стариковски: «Вот раньше умели делать...» **ЗР**

LADA PRIORA

+ Вместительный багажник, энергоемкие, длинноходные подвески, большой дорожный просвет.

– Безобразное качество уплотнителей и шумоизоляции, неудобный для дальних поездок салон, недостаточный диапазон продольной регулировки водительского сиденья, посредственные микроклимат, ближний свет фар, пусковые качества.

RENAULT SANDERO

+ Рационален, удобен для пассажиров, сбалансированные ездовые возможности, отличные пуск и свет фар, быстрый прогрев салона, прекрасно адаптированные к нашим дорогам подвески.

– Небольшой багажный отсек, посредственная эргономика, жестковат на мелких неровностях, прожорлив, не оптимален в распределении воздушных потоков.

VOLKSWAGEN POLO

+ Хорошая эргономика, удобен для водителя и пассажиров, сбалансированные ездовые качества, вместительный багажник, хорошая система отопления и вентиляции, комфортен на мелких неровностях.

– Работа ABS на неровной дороге, раскачка кузова на высокой скорости, ограниченные возможности подвесок на плохих дорогах, слабый свет фар, медленный прогрев на месте.

«Всем громко выдохнуть», – приказал фотограф, начав съемку. Слева направо: Сергей Клочков, Павел Леонов, Александр Крапивин, Сергей Воскресенский, Евгений Михалкевич и Александр Батыру (за кадром).

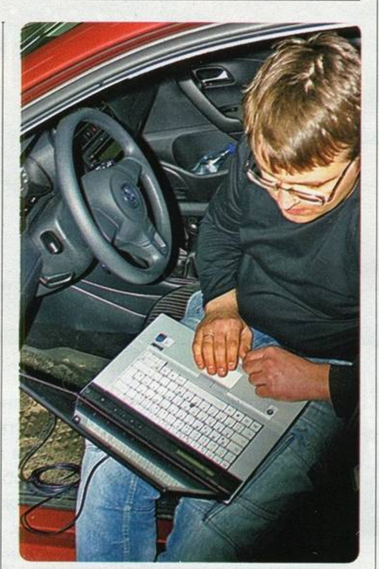


ПРАВЫЙ УКЛОНИСТ

Еще до начала зимнего пробега у редакционного седана проявилась неприятная черта характера, которая при неблагоприятном стечении обстоятельств могла перерасти в серьезную проблему. **Дмитрий Федоров** проследил ход событий.

В начале было письмо. Обычное электронное письмо от участников форума polosedan.ru, где нам сообщили, что у горячей новинки российского рынка стала проявляться скверная особенность: руль самостоятельно может повернуть в сторону. Причем эта проблема, по сведениям участников форума, уже приобрела массовый характер, но ни в сервисе, ни в представительстве компании ничего внятного не говорят. Прочитав письмо, я решил не пороть горячку, а обстоятельно выяснить суть проблемы – прежде всего, есть ли она на самом деле? Ведь на форумах часто и не такое прочтешь! Да и наш редакционный «Поло», пробежавший к тому времени 13 тысяч километров (из них большую часть в экстремальном режиме марафона «60 часов «За рулем»), будучи экземпляром из самой первой партии, никаких признаков «уклонизма» не проявлял.

Но всего пару дней спустя, медленно двигаясь в пробке по эстакаде, я вдруг ощутил, что руль сам по себе желает повернуть машину вправо! Не сильно, градусов на пятнадцать-двадцать, но настойчиво – подтверждая свои намерения заметным противодействием, которое чувствовалось при попытке вернуть его обратно. Электроусилитель словно потерял ориентацию, считая нулевым положением небольшое отклонение вправо. С увеличением скорости желание машины повернуть стало нарастать. Найдя подходящее место для остановки, я заглушил двигатель и завел вновь, надеясь на обнуление ошибки. Так и произошло – отклоняющее усилие на руле исчезло.



Новая версия программы управления усилителем была установлена за считаные минуты. Заодно провели диагностику всех остальных систем.

Добравшись до редакции, я сразу озадачил проблемой представительство «Фольксваген». Через несколько дней перезвонили: да, проблема есть, и случай действительно не единичный. Причиной стали сбои в программе управления электроусилителем. Тем временем мой «Поло» убежал в северный пробег, где на протяжении двух тысяч километров вел себя примерно. Но через пару недель после его возвращения дефект проявился вновь, причем на том же самом месте – на эстакаде, в паре километров от дома. Заглушил, завел – все хорошо.

К тому моменту в Германии уже разработали новый софт для усилителя, который должен быть свободен от этого недостатка. С 16 февраля его стали заливать во все новые машины на конвейере. Но как же быть владельцам автомобилей, выпущенных до этого времени? Так как новая прошивка была временно недоступна сервисам, кое-кому меняли весь блок усилителя по гарантии. Остальные, и я в том числе, ждали. Тем временем очередной всплеск рулевого своевольства проявился после проезда по брусчатке, но привычный алгоритм обнуления не сработал: на вновь пущенной машине паразитное усилие на руле не исчезло. Попробовал еще раз – безрезультатно. Оставил машину перед магазином, вернулся через десять минут – все в порядке! Но мне к тому моменту уже позвонили с калужского завода «Фольксваген» и сказали, что наш «Поло» станет первым подопытным, которому зальют обновленную версию софта прямо на сервисе. В назначенный день через диагностический разъем к моей машине подключили ноутбук – обрушили старую прошивку и сразу залили новую, вся операция заняла минут десять. Пока проблем нет.

В настоящий момент новая версия программного обеспечения блока управления электроусилителем уже имеется у всех официальных дилеров «Фольксвагена». Все машины, требующие обновления этой системы, будут перепрошиты при визите на сервис. А мы рады, что немецкая фирма оперативно среагировала на наше замечание. Следите за нашими публикациями. ЗР

ГОДОВЩИНА ПОБЕДЫ

«В прошлом году, отмечая 65-летие Победы в Великой Отечественной войне, журнал сделал доброе дело, напечатав воспоминания о тех, кто воевал за рулем. Хотелось бы увидеть продолжение и в этом году», – пишет нам **Виктор Сергеев**. Пожелание Виктора совпало с намерением редакции. Читайте новые рассказы о фронтовиках в этом номере (начало – ЗР, 2010, № 3–10).



ГОРОДИЛИН Михаил Иванович (1903–1972)

Мой отец родился в поселке Хлебниково Московской области. С детства мечтал стать водителем. Мечта сбылась: окончил школу шоферов и до начала финской войны работал в 5-м автобусном гараже, на Бахметьевской улице, в Москве. Затем армия, водитель санитарной машины в госпитале, а потом, с началом Великой Отечественной, произошли главные события в его военной жизни. Уже в конце июня 1941 года отца направили на подмосковную военную базу. В солдатском треугольнике сообщил нам об этом и просил не беспокоиться: писать, наверное, не придется.

Долго писем не было, и вдруг в начале сентября он приехал домой – буквально на несколько часов. Оказалось, прибыл за спецмашинами. Здесь мы только узнали, за какими. Это были реактивные системы залпового огня БМ-13, впоследствии прославившие себя как «катюши».

Отец попал в первую отдельную батарею реактивной артиллерии во главе с капитаном И. Флёровым. Уже в ночь на 3 июля около двухсот бойцов батареи и семь боевых машин БМ-13 выехали на Западный фронт.

Пуще всего на свете предстояло беречь новое оружие от глаз врага. Двигались только ночью, когда невозможно было их заметить и разбомбить. Через десять дней батарея прибыла в район Орши, где в то время шли тяжелые бои. Первый приказ: нанести огневой удар по железнодорожному узлу, забитому немецкими составами с войсками, боеприпасами и горючим.

14 июля 1941 года был дан первый боевой залп ракетами. Все они выпускались одновременно, и в течение нескольких минут территорию в районе цели словно выжгли. При этом полет сопровождался оглушительным воем. Он буквально сводил с ума, оглушал, контузил, лишал воли к сопротивлению. На станции Орша были уничтожены все эшелоны, путевое хозяйство. Это был день крещения «катюш», участником которого стал отец!

Еще не зная причины катастрофы на железнодорожном узле, артиллерия противника начала обстреливать огневую позицию «катюш», но их мобильность позволяла быстро сменить местонахождение и избежать ответного удара.

За батареей началась охота. После залпа не только уезжали в лес, но и петляли там по глухим дорогам, чтобы избежать бомбежек. Все же не обошлось без потерь. Когда пытались эвакуировать одну из застрявших «катюш», произошел самопроизвольный взрыв, погибли товарищи отца. Находясь рядом, он только случайно уцелел и не был даже ранен. О таких говорят – в рубашке родился.

Батарея Флёрова выпускала за один залп столько ракет, сколько по своей мощности могли выдать три полка ствольной артиллерии. Как опытный водитель, отец был направлен на подмосковную базу для получения резерва. Батарея пополнилась бойцами, получила транспорт, снаряды, и ее включили в состав 42-го отдельного дивизиона реактивной артиллерии.

Из рассказов отца и того, что удалось узнать после войны, мне известно, что батарея вместе с другими частями попала в окружение в районе города Рославль. Для выхода из него к линии фронта пришлось совершить 200-километровый марш по тылам фашистов, имея ракеты на направляющих боевых установок всего для одного залпа. Прорваться к своим, сохранив личный состав и технику, удалось. Но в ночь на 30 октября недалеко от деревни Богатырь, что в Смоленской области, батарея снова оказалась в окружении. Дав последний залп по приближающимся танкам, бойцы по приказу командира подорвали установки. Сам капитан Флёров, тяжело раненный, отдав приказ мелкими группами пробиваться к своим, взорвал головную машину и при этом погиб. Врагу достались только бесформенные обломки железа. Капитану И.А. Флёрову посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

К линии фронта вышли только 46 бойцов, среди них и мой отец, – им пришлось за десять дней с боями, в тяжелейших условиях пройти более 120 километров. Выйдя из окружения, отец и дальше водил «катюшу» по фронтовым дорогам в Московской и Калининской областях, Белоруссии, Польше. Был награжден многими правительственными наградами. Победу встретил водителем госпиталя в Кёнигсберге.

В послевоенные годы мы много времени проводили вместе, ездили по адресам товарищей, с которыми ему пришлось делить тяжелую военную долю, – увы, застать в живых никого не удалось. Папа поступил работать водителем противопожарной службы в хлебниковские судоремонтные мастерские. Наша семья гордится отцом.

Лауреат Государственной премии
Валентин Городилин, сын



ФУФАЕВ Владимир Викторович (1927–2010)

Мой дядя в начале 1944 года окончил курсы трактористов, получил бронь, но сразу же побежал в райвоенкомат за повесткой и ушел добровольцем на фронт, где был определен водителем. Армейская жизнь шла на переднем крае – он служил в батальоне боевого обеспечения 20-й бригады, подвозил боеприпасы на позиции. Бригада участвовала в освобождении Украины, а в марте 1945 года ее перебросили в Восточную Пруссию, где шли бои за Кёнигсберг. Но и после Победы война для дяди не кончилась: теперь уже в Западной Украине он ликвидировал группы бандеровцев. С его слов, это была «другая война», где одни и те же люди днем были мирными жителями, а ночью – бандитами.

За время участия в боевых действиях Владимир Викторович дважды побывал в медсанбате. Первый раз после наезда на мину, когда единственный остался в живых: его сопровождающего и четверых солдат убило, а машину разнесло вдребезги. Второй раз – контузило после попадания снаряда в грузовик во время артобстрела.

За годы службы дядя сменил несколько машин. С особой теплотой вспоминал родную полуторку и при этом очень уважительно отзывался о ленд-лизовском «Форде».

Вернувшись в родную Тереньгу, Ульяновской области, Владимир



Читайте в журнале и на сайте «За рулем» рассказы о фронтовиках-водителях.

Викторович не расстался с автомобилями – возил лес за рулем полуторки и ЗИСа, потом были ГАЗ-51 и -53.

Тысячи километров любых дорог и в любую погоду остались за его спиной. Он водил машину до последних дней. Даже когда уже мучили сердечные спазмы и отказывали ноги, он шел в гараж и заводил свою старенькую «Ниву» или «Оку», которую получил как участник Великой Отечественной войны и переделал на газ. За рулем боль отступала, он шутил и смеялся: машина, мол, для меня – лекарство. В декабре 2009-го в Ульяновской области стояли лютые морозы... С первого раза «Ока» отказалась подавать признаки жизни, но это не стало препятствием: дядя пустил-таки мотор и повез семью в областной центр (это 70 километров). Доехали хорошо и быстро, но из машины он уже не вышел – остановилось сердце.

До 65-летия Победы он не дожил пяти месяцев...

Виктор Сергеев, племянник

ЧУБ Анатолий Терентьевич (1925–2002)

На этом старом фото времен войны – мой отец, прошедший путь солдата за рулем автомобиля. Он родился и жил в Краснодаре, где окончил ремесленное училище. Отсюда в семнадцать лет, когда враг подходил к родному городу, отправился на фронт. Участвовал в освобождении Кавказа, воевал в Крыму, был ранен. Потом Прибалтика. Здесь второе ранение и контузия, а в заключение – Дальний Восток, Манчжурия. Отец не любил вспоминать о том, что пережил, видел на войне. Об этом лучше слов говорят его награды – ордена Красной Звезды и Славы, медали, а еще названия городов, которые он освобождал: Керчь, Севастополь, Смоленск, Кёнигсберг, Берлин. Можно, конечно, сказать, что он не герой и не выдающийся человек, но, думаю, благодаря таким, как он, простым солдатам, не щадившим себя, и пришла наша победа.



Автомобилю он не изменял до конца жизни: были и Волго-Дон, и целина, и Камчатстрой; вырастил нас с братом автомобилистами. Об одном жалею – мало расспрашивал его о прошлом.

Сын бывшего солдата-фронтовика Сергей





ВТОРАЯ МОЛОДОСТЬ МАРУСИ

«Маруся» – так прозвали мою машину ВАЗ-2101 1974 года выпуска! «Маруся» – местная достопримечательность. Примерно год назад решил вернуть ей жизнь и приобрел за 5000 рублей у человека, который собирался сдать ее во Вторчермет. После «легкого» тюнинга вот что у нас с друзьями получилось...

При восстановлении была одна цель: минимум затрат и максимум эффекта. Поэтому все делали сами, запчасти – из личных запасов, а окрасили эмалью ПФ115 «для наружных работ» по 150 рублей за 2-килограммовую банку! Зиму благополучно пережила... Отправляю два фото: какой купили и что получилось.

Дмитрий Кондрашов, п. Матвеев Курган Ростовской области

ЯПОНСКИЙ КОЗЕЛ

Советско-японский вседорожник – иначе и не скажешь!

Денис Нелюбов, Тюмень

ИНОВОЛГА

Эту «Волгу» мы с братом обнаружили и сфотографировали в Алуште.

Кирилл Заславский, Москва

НАШЕМАРОЧКИ

Всех заметивших и сфотографировавших разного рода необычные, забавные и просто прикольные автомобили приглашаем присылать нам свои фото. Лучшие будут опубликованы!

ГОТОВЬ «ЖИГУЛИ» ЛЕТОМ

Высылаем фотографии модернизированной снегоуборочной машины, которую можно увидеть в нашем городе.

Гильметдин Билалов, Сибай, Башкортостан

P. S. *Друзья! Пожалуйста, указывайте в своих посланиях контактные телефоны и место проживания! Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте:* ***kolodochkin@zr.ru***

Майским почтамтом 2011 года руководил Михаил КОЛОДОЧКИН

И усами шевелил

Он настиг меня лишь у Лубянки. Я и подумать не мог, что завывающая и сверкающая «люстрой» милицейская машина в зеркале заднего вида гонится за моей старой красной «шестеркой»! Грозный капитан не стал даже слушать оправдания: пошевелил усами и вписал во «времянку» три штрафных балла. Еще двенадцать очков – и прощай, права... А ведь получил их всего три месяца назад.

В тот июльский день я обливался потом от московской жары и волнения, пилотируя свой первый автомобиль в третий раз в жизни. Навигаторы в 1993 году еще не придумали, да и карту со схемой движения по городу было не сыскать. Вот и вышло, что на незнакомой площади я от растерянности не повернул налево с потоком, а рванул под кирпич по выделенной для троллейбусов полосе, вдоль по уже родной сегодня Сретенке. Маневр наблюдал из «стакана» (помните, когда-то были такие посты на длинной ножке?) тот самый капитан. Пока он искал фуражку, спускался из своего гнезда, заводил машину, я успел спуститься почти до «Детского мира»...

По иронии судьбы погоня началась на Сухаревской площади, в двух шагах от редакции «За рулем», куда автор пришел спустя несколько лет. А не так давно меня остановили по дороге на работу – проверить документы. Глядя на майора, изучавшего права, я не мог отделаться от ощущения, что когда-то уже видел его. «Все в порядке, счастливого пути», – сказал он и... пошевелил усами. Ну конечно же! Я не мог сдержать улыбку, поздравляя майора с повышением. Да и он долго смеялся, вспомнив растерянное лицо студента на красной «шахе» с переваренными порогами, которого поймал с таким трудом.

Михаил Гзовский

Здравия желаю! Инспектор...

Журнал «За рулем» и сайт Зарулем.рф продолжают представлять интересные истории от читателей и посетителей на автомобильные темы. Их объединяющее начало – «В первый раз». Вспомните первого наставника по вождению, первый самостоятельный выезд, первую встречу с инспектором. И конечно же, первое ДТП – с кем не бывало! Лучшие истории будут опубликованы – ждем ваших писем!

Свисток у Боровицких

Ох и давно же это было. Пожалуй, в 1967-м. Права мотоциклиста (в ту пору отдельные от автомобильных) я уже получил, а кататься пока было не на чем. Но в соседнем подъезде жил Сергей, завзятый «явист» – владелец чехословацкой «Явы». Более-менее уверенные навыки управления я получил именно с его помощью. Однажды летним вечером сосед расщедрился настолько, что дал мне покататься в округе одному! Надо заметить, округа – это, по существу, центр столицы, а дом наш стоит на набережной Москвы-реки. Туда-то я и выехал, покрутившись для начала по таганским переулкам. И, не задумываясь, двинулся тем маршрутом, который много раз проделывал в качестве пассажира, а то и просто пешком – в сторону Кремля.

Но любоваться ночной Москвой пришлось недолго: требовательный свисток прозвучал на Боровицкой площади.

Дело в том, что в те годы (а кстати, как сейчас?) почти весь центр был закрыт для трескучих двухколесок – должно быть, ради покоя уважаемых граждан. Ну а я – по невниманию или молодой бестолковости – оказался прямо в сердце заповедной зоны. Спорить с инспектором, как вы понимаете, не пришлось: он продырявил талон предупреждений. А убедившись, что мотоцикл к тому же чужой, согласился отпустить меня, чтобы я вернулся уже с хозяином. Что ж, как принято говорить в завершение таких историй, легко отделался; вариант – «могло быть хуже».

А гаишник, по-моему, поступил вполне гуманно.

Владимир Аркуша

Обида

Дорога летела под колеса сама собой. Я не гнал как сумасшедший, а просто наслаждался процессом движения. Мимо медленно проплывали заборы дачных поселков, одноэтажные сельские магазины с надписью «КООП», у которых уже выстроились очереди в ожидании окончания обеденного перерыва, грязно-зеленой окраски автобусные павильоны. Люди под их навесами мне наверняка завидовали. Мне не надо было, как им, время от времени выползать из-под козырька на солнечное пекло, надеясь разглядеть вдалеке желтую коробку автобуса. Я был полностью независим от общественного транспорта – еду куда пожелаю, никого не жду, а если надо – взял и остановился в любом месте. Вот она, свобода передвижения, маленькое счастье обладателя личного транспорта. Позади осталась привокзальная площадь. Чтобы закольцевать маршрут, предстояло одолеть считаные километры. Дорога была изучена с малых лет: от железнодорожного моста налево, затем крутой спуск и подъем около поселковой бани (здесь важно разогнаться, чтобы потом быстрее вползти на крутой склон), въезжаю в центр, у хозмага снова налево, потом у старой деревянной аптеки сворачиваю в боковую улочку – и все, я почти на месте! Если особо не спешить, то у ворот семейной дачи буду уже через полчаса.

Занятый приятными мыслями, не сразу обратил внимание, что мне в хвост пристроился милицейский «газон». Понаблюдав пару секунд, он пошел на обгон, но, поравнявшись, вдруг сбросил ход и начал выжимать меня на обочину. Я послушно съехал на песок, остановился, затормозил и страж поселкового порядка – из сумрака завешенного тентом салона раздался грозный голос: «Сколько лет?». «Шестнадцать», – неожиданно тонким голосом выдавил я заведомо ложное признание. «Понятно!» – итог беседы подвел хлопок левой двери.

Спустя пять минут я все так же стоял на обочине, но уже без надежды куда-либо уехать. Мой велосипед беспомощно прижался к земле спущенными шинами – вывернутые вентили уехали в милицейской машине. Злой страж порядка на прощание оставил напутствие: «Придешь с родителями в отделение, там получишь обратно».

За что?! Я же ехал по всем правилам – не отъезжал от обочины больше чем на полметра, своевременно подавал жестами сигналы поворота и торможения, мой велосипед полностью соответствовал заводской комплектации – катафоты спереди, сзади, на колесах, два зеркала заднего вида. И за что меня так жестоко наказали – лишь за то, что мне всего 12 лет?!

Вентили обратно я получать не пошел и родителям ничего не сказал – не хотелось испытывать унижение еще раз. Но навсегда запомнил: это очень неприятно, когда тебя лишают главного – свободы личного передвижения.

Дмитрий Федоров

ЗВЕЗДНЫЙ ПУТЬ

Три призовых «Хёндай-Солярис» (мотор 1,4 литра, 107 сил, пятиступенчатая ручная трансмиссия) были торжественно вручены нашим читателям на Дмитровском автополигоне. Церемонию запечатлел **Константин Якубов**. А дальше были первые впечатления от машины и дорога домой.



Напутственные слова от компании «Хёндай» и издательства «За рулем» сказаны. Теперь – все на зимний слалом!

Артем Тверитинов, 25 лет, город Пермь, инженер телекоммуникаций. Водительский стаж – один год.

– Мне нравится, что агрегаты уже проверены на других моделях. Скажем, о моторе в Интернете нашел немало добрых слов. Салон в меру просторен, для начинающего семьянина в самый раз.

Шумоизоляция на пять с плюсом. И двигатель не хуже: с полной нагрузкой не киснет даже на серьезном подъеме.

Ирина Харченко, поселок Красный Октябрь Саратовской области, секретарь. Водительский стаж – 2,5 года.

– Настоящая женская машинка! Стремительная и немного агрессивная – с такой в потоке не затеряешься. Багажник оценю, когда загружу в него детскую коляску: надеюсь, та войдет лишь с несложной трансформацией.

Едем тихо и плавно, ям не замечаем. Тормоза чувствительные, мотор бойкий и экономичный.



Александр Зарубенко, 50 лет, село Краснотуранск Красноярского края, инженер. Водительский стаж – 32 года.

– «Солярис» – мужской автомобиль. Кузов седан для деревенского жителя подходит лучше всего. Ведь наш груз нередко пылит (мешки с комбикормом или картошкой) и порой не благоухает – в «общем вагоне» с таким некомфортно.

Объем двигателя вначале показался маловат, но его вполне хватает. Едем плавно и мягко и при этом без валкости.

Мобильную экскурсию по спецдорогам полигона провел наш испытатель Сергей Воскресенский.

ДОРОГА ДОМОЙ

Экипаж Ирины Харченко, два человека.

– Доехали за 12 часов. Расход бензина по трассе составил всего 6 л/100 км.

Экипаж Артема Тверитинова, четыре человека.

– Добрались быстро, с одной небольшой остановкой в Казани. Расстояние до места назначения 1645 км. Средний расход топлива был на уровне 6,4 л/100 км.

Экипаж Александра Зарубенко, четыре человека.

– Прибыли домой через три дня. Протяженность маршрута 4638 км. Время в пути 77 часов. Средний расход топлива 6,6 л/100 км.

ПОЧТИ АВТОБУС

Коротать время в дороге или на отдыхе лучше большой компанией. Но для нее требуется вместительный транспорт – желательно недорогой, ценой примерно до миллиона рублей. Или совсем чуть-чуть больше этой цифры. Предложения анализировал **Павел Леонов**.

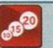
 – стоимость.  – гарантия производителя.  – межсервисный интервал.

Технические данные в таблицах приведены для самых дешевых модификаций.

Chery Cross Eastar



«Кросс» дебютировал в 2006 году. В России модель представили на «Интеравто-2007». Тогда показали несколько модификаций, нынче осталась единственная – с бензиновым 2-литровым 136-сильным двигателем семейства ACTECO (в разработке участвовали специалисты австрийской компании AVL), механической коробкой передач и в довольно щедрой комплектации. Доводкой шасси занимались инженеры британского «Лотоса». Японские дизайнеры в студии Sivax сделали из «китайца» что-то среднее между универсалом и минивэном. При этом дистрибьютор относит автомобиль к «паркетникам» (наверное, из-за немного увеличенного дорожного просвета), хотя привод у автомобиля только передний. Жаль, что цена за минувшие полгода выросла более чем на 100 000 рублей.

 **от 629 000 рублей**

 **36 месяцев или 60 000 км**

 **12 месяцев или 10 000 км**

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 2,0 л, 136 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 170 км/ч, разгон до 100 км/ч – 12,2 с, средний расход топлива – 7,2 л/100 км, длина×ширина×высота – 4662×1820×1590 мм.

Great Wall Cowry



Дизайн автомобиля вполне гармоничен. Немудрено, ведь «Каури» – это, по сути, слегка перелицованная «Тойота-Вокси» начала 2000-х. Как и у прототипа, в салоне три ряда сидений, задние двери сдвижные. Под капотом можно увидеть только лицензионный атмосферник «Мицубиси» объемом 2,0 л и мощностью 143 л.с., агрегатированный с 5-ступенчатой механикой. Уровень оснащения по-восточному щедрый, но на средствах безопасности сэкономили. К примеру, в базе есть кондиционер, электропакет, «музыка», но ABS появляется только в дорогих комплектациях (всего их четыре). Зато фронтальные подушки безопасности положены всем версиям. Самая дорогая модификация (от 789 000 рублей) щеголяет кожаным салоном, люком с электроприводом, продвинутой мультимедийной системой и т. д. Тест – ЗР, 2008, № 2.

 **от 669 000 рублей**

 **12 месяцев или 20 000 км**

 **7000–15 000 км, в зависимости от пробега**

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 2,0 л, 143 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 170 км/ч, разгон до 100 км/ч – 15,2 с, средний расход топлива – 9 л/100 км, длина×ширина×высота – 4574×1704×1845 мм, объем багажника – 809–1059 л.

Opel Zafira



«Зафира» второго поколения дебютировала в 2005 году. В сентябре на автосалоне во Франкфурте должны представить новую машину, но известный компактвэн пока не покидает верхние строчки рейтинга продаж. В основе машины платформа «Астры», при этом даже в базовой модификации она способна увезти семерых. Точнее, пятерых взрослых и двоих детей, так как в третьем ряду комфортно разве что подросткам. Вариантов трансформации салона не счесть. За это отвечает запатентованная система Flex7. В моторный отсек нынче монтируют один из трех бензиновых агрегатов: 1,6 л (115 л.с.), 1,8 л (140 л.с.) и 2,2 л (150 л.с.). Раньше предлагали еще 240-сильный бензиновый мотор с турбонаддувом, а также дизель. Коробок передач тоже три: 5-ступенчатые МКП и роботизированная Easytronic, а также 4-ступенчатая АКП. Тест – ЗР, 2008, № 4.

 **от 674 900 рублей**

 **24 месяца без ограничения пробега**

 **12 месяцев или 15 000 км**

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 115 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 185 км/ч, разгон до 100 км/ч – 13,4 с, средний расход топлива – 7,1 л/100 км, длина×ширина×высота – 4467×1801×1625 мм, объем багажника – 140–1820 л.



Volkswagen Caddy

Мы включили «каблучок» «Кэдди» в обзор потому, что у него, помимо коммерческих, есть пассажирские модификации. Причем в России они популярнее чисто грузовых. «Фольксваген» предлагает с обычной базой или с растянутой – автомобили с довеском «Макси» в названии длиннее на 470 мм. На обе версии за 29 000 рублей устанавливают третий ряд сидений. Предложение двигателей традиционно щедрое: бензиновые 1,2-литровые мощностью 86 и 106 л.с., дизельные объемом 1,6 л (75 и 102 л.с.) и 2,0 л (110 и 140 л.с.), а еще 2-литровый (109 л.с.) мотор, питающийся природным газом. Коробки передач: 5- или 6-ступенчатая МКП, 7-ступенчатая роботизированная DSG. Дизельные модификации могут иметь привод на все колеса, помимо переднего. Тест – ЗР, 2010, № 11.

 **от 699 700 рублей**

 **24 месяца без ограничения пробега**

 **12 месяцев или 15 000 км**

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,2 л, 86 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 155 км/ч, разгон до 100 км/ч – 14,7 с, средний расход топлива – 6,8 л/100 км, длина×ширина×высота – 4406×1794×1836 мм, объем багажника – 190–3020 л.


Chevrolet Orlando

Компактвэн впервые показали мировой общественности осенью 2010-го. Выпускается в Корее, но не исключено, что со временем обретет и российское гражданство. У «Орландо», в отличие от конкурентов, двухобъемный кузов с явно выступающим капотом, что делает его больше похожим на кроссовер, чем на вэн. Трансмиссия при этом исключительно переднеприводная. Автомобиль построен на немного увеличенной платформе «Круза», это позволило разместить в салоне три ряда сидений. На базовые версии устанавливают хорошо знакомый по «Крузу» 1,8-литровый 141-сильный мотор в тандеме с 5-ступенчатой МКП. Обещают появление дизельных двигателей объемом 2,0 л – 131 или 163 л.с. Их агрегатируют с 6-ступенчатыми коробками передач: первый – с механикой, второй – с автоматом. Тест – ЗР, 2011, № 2.

 ориентировочно от 700 000 рублей

 24 месяца без ограничения пробега

 12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,8 л, 141 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 185 км/ч, разгон до 100 км/ч – 11,6 с, средний расход топлива – 7,3 л/100 км, длина×ширина×высота – 4652×1836×1633 мм, объем багажника – 89–1487 л.



Peugeot 308 SW

По сравнению с хэтчбеком базу универсала растянули на 100 мм, создав тем самым пространство для дополнительных мест. Третий ряд – два раздельных кресла, причем только в качестве опции (одно – 19 100 рублей, два – 38 000 рублей) в дорогих комплектациях «Премиум» и «Премиум Пак». Помимо этого, у машин в таких исполнениях вместо дивана во втором ряду также раздельные сиденья (регулируются по длине и углу наклона спинки). Все посадочные места, кроме передних, легко демонтировать. Для «Пежо» предлагают два 1,6-литровых бензиновых двигателя – мощностью 120 и 140 л.с., а также два дизельных – объемом 1,6 л (110 л.с.) и 2,0 л (136 л.с.). Коробки передач: 5- и 6-ступенчатая механические (вторая только для дизеля), 4-ступенчатый автомат. За машины с прошлогодним ПТС просят на 70 000 рублей меньше. Тест – ЗР, 2008, № 8.

 от 712 400 рублей

 24 месяца без ограничения пробега

 12 месяцев или 20 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 120 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 189 км/ч, разгон до 100 км/ч – 12 с, средний расход топлива – 7,1 л/100 км, длина×ширина×высота – 4500×1815×1555 мм, объем багажника – 508–1736 л.


KIA Carens

В 2006 году свет увидел «Каренс» второго поколения. По сравнению с предшественником компактвэн существенно раздули. К примеру, колесную базу удлинили на 130 мм. В 2009 году представили рестайлинговую версию с немного измененной внешностью и улучшенной отделкой. Автомобили в базовой комплектации (от 644 900 рублей) с 1,6-литровым бензиновым двигателем мощностью 126 л.с. и механической коробкой передач берут на борт только пятерых. Третий ряд положен более дорогим модификациям «Комфорт» и «Люкс» с 2-литровым мотором – 145-сильным бензиновым или 140-сильным дизельным. Первый стыкуют с МКП или 4-ступенчатым автоматом (доплата 30 000 рублей), второй – только с 6-ступенчатой механикой. Тест – ЗР, 2010, № 3.

 от 759 900 рублей

 60 месяцев или 150 000 км

 12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 2,0 л, 145 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 190 км/ч, разгон до 100 км/ч – 11 с, средний расход топлива – 8,1 л/100 км, длина×ширина×высота – 4545×1820×1650 мм, объем багажника – 320–1650 л.


Ford Grand C-MAX

«Гранд» пришел на смену популярному C-MAX прошлого поколения. Название нового однообъемника не дает усомниться в том, что он ощутимо превосходит предшественника размерами. Третий ряд сидений (прячется в недрах багажника, образуя ровный пол) устанавливают в качестве опции за 23 900 рублей. Попасть на «галерку» проще, если сложить среднюю секцию дивана второго ряда. Еще одно новшество, облегчающее посадку-высадку, – сдвижные задние двери. Этот «Форд» оснащают бензиновыми двигателями объемом 1,6 л – 125, 150 и 182 л.с. (самые мощные, с турбонаддувом и непосредственным впрыском, – из серии EcoBoost). Их агрегатируют исключительно с механическими коробками: самый слабый – с 5-, остальные – с 6-ступенчатой. Помимо этого предлагают модификацию со 140-сильным 2-литровым дизелем в паре с 6-скоростной АКП PowerShift. Тест – ЗР, 2010, № 12.

 от 799 000 рублей

 36 месяцев или 100 000 км

 12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 125 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 185 км/ч, разгон до 100 км/ч – 12,3 с, средний расход топлива – 6,9 л/100 км, длина×ширина×высота – 4520×1828×1684 мм, объем багажника – 439–1706 л.


Nissan Qashqai+2

Популярный кроссовер обновили в прошлом году. Изменений немного: другое оформление передней части, задних фар и панели приборов, перенастроенная подвеска. «+2» говорит о том, что колесная база увеличена на 135 мм и есть третий ряд (но уместятся там разве что дети). Помимо базовых модификаций с 1,6-литровым двигателем мощностью 115 л.с., у которых момент передается только на переднюю ось, предлагают полноприводные версии ALL-MODE 4×4. Их оснащают только 2-литровым (150 л.с.) мотором, поэтому машины со всеми ведущими колесами существенно дороже (от 999 000 рублей). Коробки передач: 5- и 6-ступенчатая механические или вариатор CVT. С учетом силовых агрегатов, трансмиссии и комплектаций набегает 24 различные модификации. Тест – ЗР, 2010, № 6.

 от 799 000 рублей

 36 месяцев или 100 000 км

 12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 115 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 177 км/ч, разгон до 100 км/ч – 12,9 с, средний расход топлива – 6,8 л/100 км, длина×ширина×высота – 4541×1780×1645 мм, объем багажника – 450–1520 л.


Volkswagen Touran

Этот «Фольксваген» пережил уже не один рестайлинг. Последний раз его омолодили в прошлом году. Причем не ограничились легкими штрихами, а перекроили все кузовные элементы, дабы внешность не выбивалась из нового фирменного стиля. Структура кузова, платформа, габариты при этом остались прежними. Поработали и над салоном – он унаследовал черты «Гольфа» шестого поколения. За семиместную компоновку нужно доплатить 26 670 рублей. Ходовая часть осталась практически без изменений, но за доплату предложат адаптивную подвеску DCC. Старый 102-сильный 1,6-литровый мотор заменили более современным агрегатом с турбонаддувом объемом 1,2 л (105 л.с.). Помимо него, в моторной гамме еще два бензиновых 1,4-литровых (140 и 170 л.с.) двигателя и 2-литровый дизель (110 л.с.). Коробки передач: 6-ступенчатая механика и 7-ступенчатая DSG. Тест – ЗР, 2010, № 8.


от 820 000 рублей


24 месяца без ограничения пробега


12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,2 л, 105 л.с., М6, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 188 км/ч, разгон до 100 км/ч – 11,9 с, средний расход топлива – 5,9 л/100 км, длина×ширина×высота – 4397×1794×1674 мм, объем багажника – 695–1989 л.


Citroen C4 Grand Picasso

«Гранд», как и его пятиместный младший брат «С4 Пикассо», дебютировал в 2007 году. Он спроектирован на платформе одноименного хэтчбека, но французы вновь приятно удивили нетрадиционным подходом к созданию машины. Это касается не только внешности – в салоне притягивают взгляд блоки управления климатом, расположенные в углах передней панели, электронный щиток приборов и т. д. При этом «Пикассо» практичен. В его активе отличная обзорность (благодаря панорамному ветровому стеклу), хорошие плавность хода и шумоизоляция, обилие всевозможных бардачков (под центральной консолью – охлаждаемый), достойное оснащение. Но выбор силовых агрегатов небогат: два бензиновых мотора 1,6 л в паре с 5-ступенчатой механикой (120 л.с.) или 6-ступенчатым роботом (155 л.с.). Экземпляры 2010 года продают со скидкой 90 000 рублей.


от 912 000 рублей


24 месяца без ограничения пробега


12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 120 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 186 км/ч, разгон до 100 км/ч – 14 с, средний расход топлива – 7,4 л/100 км, длина×ширина×высота – 4590×1830×1700 мм, объем багажника – 208–1951 л.


Mazda 5

«Пятерку» последней генерации явили на прошлогоднем автосалоне в Женеве. Технические изменения по сравнению с предшественницей не кардинальны: обновили настройки подвески, снизили массу кузова, одновременно увеличив его жесткость, и т. д. Инженеры сохранили фирменную систему трансформации салона, которая позволяет перемещать сиденья второго ряда на 270 мм в продольном направлении, трансформировать среднюю секцию в подлокотник, столик или просто складывать. Остались и задние сдвижные двери (за доплату их электрифицируют). В России «Мазду» продают только с самым мощным двигателем, объемом 2,0 л (144 л.с.), и 5-ступенчатым автоматом. Этим во многом объясняется ее высокая цена. Машины прошлого года выпуска дешевле на 14 000–19 000 рублей. Тест – ЗР, 2010, № 9.


от 944 000 рублей


36 месяцев или 100 000 км


12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 2,0 л, 144 л.с., А5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 186 км/ч, разгон до 100 км/ч – 13,1 с, средний расход топлива – 8,3 л/100 км, длина×ширина×высота – 4585×1750×1615 мм, объем багажника – 158–1485 л.


Chevrolet Captiva

Вседорожник, разработанный корейскими специалистами GM-DAT, известен с 2006 года – неудивительно, что недавно «Каптиву» освежили. Облик модели стал более выразительным, улучшились материалы отделки. Но основные изменения скрыты под капотом: 2,4-литровый двигатель выдает теперь 167 л.с. вместо прежних 136, а 3,2-литровая V-образная «шестерка» (230 л.с.) уступила место агрегату объемом 3,0 л (258 л.с.). Но самое главное – к нам обещают поставлять «каптивы» с 2,2-литровым дизелем мощностью 184 л.с. Коробки передач (механическая и автоматическая) отныне 6-ступенчатые. Правда, такие автомобили появятся в продаже лишь к концу года, а пока дилеры торгуют старыми машинами. С учетом набора силовых агрегатов и комплектаций предлагают девять различных модификаций. Семиместная компоновка встречается только в трех. Тест – ЗР, 2011, № 4.


от 970 300 рублей


36 месяцев или 100 000 км


12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 2,4 л, 136 л.с., М5, полный привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 183 км/ч, разгон до 100 км/ч – 11,5 с, средний расход топлива – 9,3 л/100 км, длина×ширина×высота – 4635×1870×1720 мм, объем багажника – 465–1565 л.


Ford S-MAX/Galaxy

Семейство из двух соплатформенных моделей дебютировало в 2006 году. Эти «форды» сразу приглянулись покупателям и оккупировали верхние строчки рейтингов продаж. В прошлом году модели обновили. Они построены на базе «Мондео» и во многом схожи с ним по технике. Базовая модификация S-MAX пятиместная, за дополнительные сиденья нужно доплатить 31 500 рублей. Более выигрышный внешне S-MAX позиционируют как машину для активных водителей, «Гэлакси» рассчитан на более степенных владельцев. Последний немного крупнее и берет на борт семерых уже в базе. Для обеих моделей предлагают одни и те же двигатели: бензиновые 2-литровые мощностью 145, 200, 240 л.с. (последний – только на S-MAX) и 2,3-литровый 161-сильный, а также дизельный 2,0 л (140 л.с.). Коробки передач: механические 5- и 6-ступенчатая, 6-ступенчатый автомат и робот с двумя сцеплениями. Тест – ЗР, 2010, № 5.


от 985 000, 1 024 000 рублей соответственно


36 месяцев или 100 000 км


12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 2,0 л, 145 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 197 км/ч, разгон до 100 км/ч – 10,9 с, средний расход топлива – 8,2 л/100 км, длина×ширина×высота – 4772×1884×1665 мм, объем багажника – 285–2000 л.



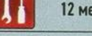
Toyota Verso

Японский однообъемник представили в 2009 году. Это первая модель из некогда обширного семейства «Версо», официально выведенная на российский рынок. Внешность не самая сильная сторона данной машины, которая ценна в первую очередь внутренним простором. Колесную базу по сравнению с моделью прошлого поколения удлинили на 30 мм, увеличив тем самым расстояние между первым и вторым рядами сидений. Базовые модификации рассчитаны только на пятерых, на семерых – лишь самая дорогая. Силовой агрегат выбрать не получится – всем версиям положен единственный бензиновый 1,8-литровый мотор (147 л.с.), работающий в паре с вариатором CVT с семью виртуальными ступенями. При покупке авто 2010 года выпуска сэкономите 14 000 рублей. Тест – ЗР, 2010, № 3.

 от 1 013 000 рублей

 36 месяцев или 100 000 км

 12 месяцев или 10 000 км



СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,8 л, 147 л.с., вариатор, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 185 км/ч, разгон до 100 км/ч – 11,1 с, средний расход топлива – 7,1 л/100 км, длина×ширина×высота – 4440×1790×1620 мм, объем багажника – 446–1695 л.


Dodge Journey

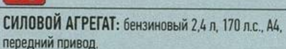
Производитель называет «Джорни» кроссовером. Аргументы: внушительный дорожный просвет в 182 мм и возможность получения полного привода. Но это в Америке. Европейским покупателям предлагаются версии только с передними ведущими колесами. Правда, не исключено, что к концу этого года или в начале следующего до нас все-таки доберутся и 4×4. Это будут рестайлинговые автомобили с полностью новым и куда более качественным оформлением салона. Заодно пересмотрят гамму силовых агрегатов. Пока «американца» продают с двумя бензиновыми моторами – рядной «четверкой» объемом 2,4 л (170 л.с.) и 2,7-литровым V6 (185 л.с.). Оба стыкуют с автоматической коробкой передач: первый – с 4-ступенчатой, второй – с 6-ступенчатой. Комплектаций тоже две. Третий ряд сидений доступен только в качестве опции – примерно за 58 000 рублей. Тест – ЗР, 2008, № 7.

 от 1 035 000 рублей

 24 месяца без ограничения пробега

 12 месяцев или 12 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 2,4 л, 170 л.с., А4, передний привод.



ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 182 км/ч, разгон до 100 км/ч – 11,9 с, средний расход топлива – 9,4 л/100 км, длина×ширина×высота – 4888×1878×1691 мм, объем багажника – 167–1461 л.

Сегмент автомобилей, способных увезти семерых седоков, в настоящее время весьма разнообразен. К примеру, справиться с задачей нынче могут не только традиционные компакт- и минивэны (Opel Zafira, KIA Carens, Ford Galaxy и т. д.), но и «паркетники» (Nissan Qashqai+2, Chevrolet Captiva), «каблучки» (Volkswagen Caddy) и даже универсал (Peugeot 308 SW). Но это вовсе не свидетельствует о наступлении «автобусной» эры – салоны таких авто, как правило, трансформируемы. Жаль только, что дешевле чем за 600 000 рублей подобный транспорт не купить – любителям путешествовать дружной компанией и многодетным семьям в этом не позавидуешь. **ЗР**



ДАЛЕКО И НАДОЛГО

Идеальная машина для дальних вояжей должна быть в меру большой, с мощным мотором и полным приводом. И главное – не дороже двух миллионов. Так считает человек, который профессионально путешествует с 1985 года. Автомобиль для **Михаила Кожухова** искали **Максим Приходько** и **Константин Якубов** (фото).

Путешествие – дело серьезное, поэтому машину для Михаила искали особо тщательно. Тандем полного привода и мощного мотора для путешественника обязателен. Но мы к этому набору добавили автомат. Нынешние автоматические трансмиссии не теряются даже на самом скверном бездорожье и реализуют потенциал машины почище иного драйвера. Учитывая, что наш герой обычно отправляется в далекие края не один, а с оператором и помощниками, вместимость его будущего авто мы задали числом 7. А в случае чего сиденья недолго сложить, чтобы погрузить в большой багажник надувную лодку с мотором или большую палатку. Определяться с направлением движения и поддерживать в салоне комфортную атмосферу будут штатная навигация и климат-контроль. Важно, чтобы наделенный этими достоинствами автомобиль стоил не более 2 000 000 рублей. И последнее, но не менее важное: Михаил человек известный, поэтому выбираемая модель должна достойно выглядеть в любых джунглях, как городских, так и африканских.

НА ПЕРЕДНЕМ КРАЕ

Начать поиски решили с новинок рынка: уж если выкладывать немалые деньги, так за самое модное и передовое. Например, второе поколение «Кадиллака-SRX». Однако за 265-сильную люксовую машину просят 2 050 000 рублей. Вдобавок оказалось,

БУДЕМ ЗНАКОМЫ

Михаил Юрьевич КОЖУХОВ

Родился в 1956 году. Окончил Государственный институт иностранных языков, испанское отделение переводческого факультета. С 1985 по 1989 год – корреспондент «Комсомольской правды» в Афганистане, награжден орденом Красной Звезды. В начале 1990-х собкор «Известий» в Южной Америке. Прославился телеинтервью с Аугусто Пиночетом, диктатором Чили. В 1996 году сотрудничал с телекомпанией ВИД (ведущий программы «Сделай шаг»). С ноября 1999-го по январь 2000 года – пресс-секретарь председателя правительства РФ В.В. Путина. С 2002 года по настоящее время выступает автором многочисленных теле- и радиопроектов о туризме и путешествиях.

что «Кадиллак» предлагает только пять мест. Не пойдет.

Быть может, «Ауди-Q7»? От 2 716 000 рублей – столько стоит самая доступная версия этого кроссовера: 272-сильный семиместный полноприводный лимузин. Да-да, именно лимузин, ведь длина машины превышает 5 м! Для городских условий многовато. Да и слишком накладно выходит.

А есть ли вообще смысл гнаться за сверкающей дороговизной бренда? Скажем, корейские вседорожники пусть и не такие нарядные, зато гораздо выгоднее по соотношению цена/качество. Как вам «Хёндай-ix55»? Он как раз большой и семиместный. Еще одна выгода: что бензиновый мотор, что дизель – в одну цену, хотя разброс по «лошадкам» составляет 25 сил (бензиновые 264 л.с. против 239 дизельных). Однако отдавать 1 989 000 рублей за корейскую машину нам показалось расточительством. Ее же потом еще и продавать надо – а кто возьмет за приличную сумму?

Еще один «кореец» – «КИА-Мохаве». Семиместный и дизельный, мощностью 250 сил. Правда, базовую версию этого автомобиля у нас не продают, только люксовую, в которой за 1 950 000 рублей вы получите заднюю пневмоподвеску, электрорегулируемый педальный узел и навигацию.

Но Михаил, помнится, рассказывал, что по самым затерянным уголкам мира он передвигался исключительно на японской технике. Одна «японка» сравнительно недавно вышла на рынок – «Хонда-Пилот». Семиместная, хорошо упакованная, полноприводная. Да и выглядит серьезно, даже не подумаешь, что перед тобой









Третий ряд сидений есть у многих. Но немногие похвастаются супермеханизмом раскладывания сидений, подобным тойотовскому.

Разобраться в кнопках «Хайлендера» можно и не заглядывая в инструкцию – интуитивно!

Диван в среднем ряду рассчитан на троих настоящих мужиков, один из которых перед вами.

Полет кондора в исполнении М. Кожухова: «Да тут не один мой катамаран поместится!».

ИЗ ЧЕГО ВЫБИРАЛИ:



«КИА-Мохаве» – 1 950 000 руб.



«Хонда-Пилот» – 1 963 000 руб.



«Хёндай-ix55» – 1 989 000 руб.



«Кадиллак-SRX» – 2 050 000 руб.



«Ауди-Q7» – 2 716 000 руб.



«Машину надо выбирать, как жену». Похоже, Михаил нашел свой следующий автомобиль.

кроссовер, а не настоящий вседорожник. Цена тоже не маленькая, но для японского бренда нормальная: 1 963 000 рублей. Одно плохо: ждать заказанное авто – почти полгода. А если хочется прямо сейчас?

Нашли: «Тойота-Хайлендер», вот что нам нужно! Полный привод, 273-сильный мотор, полноценный семиместный салон. И цена. Полный «фарш», уж простите за сленг, за 1 855 000 рублей. Банзай – в смысле, вперед!

ВСПОМИНАЯ АФГАН

Если перевести название кроссовера в лоб, то английское «хайлендер» – это горец. Абы какое имя машине не дадут, значит, с выбором вседорожника мы не прогадали. Продается он в двух комплектациях: «Престиж» и «Люкс». Для тест-драйва мы взяли «Люкс». Он дороже всего на 15 000 рублей, которые берут за навигацию и цвет-металлик. Кстати, в металлике машина и смотрится наряднее.

Пока ехали на встречу с Михаилом, протестировали машину сами. Без фанатизма, но попрыгали-таки по бордюрам, специально нырнули в пару ям – их после зимы хватает. Ничего, сдюжил «горец». Кстати, расход топлива, если не педалировать от души, оказался на вполне божеском уровне – 15,6 л на сотню. Для начала совсем не плохо, но главное – что скажет Кожухов? После краткой лекции об автомобиле мы расстались с Михаилом на три дня.

«Хорошо» – так отозвался о машине знаменитый путешественник, за плечами которого поездки в более чем 70 стран, от утонченной Франции до экзотической Юго-Восточной Азии. А начинал свою водительскую карьеру Михаил на Среднем Востоке. Сдав на права, он улетел в первую командировку, в Афганистан. И попал на войну. Смеясь, вспоминает, как его застрявшую «Волгу» выталкивали из арыка люди абсолютно душманского вида. А еще нервировала поездка в колонне бронетехники. БМП тормозит почти мгновенно, зевать нельзя (тормоза «Хайлендера» удостоились в связи с этим отдельной похвалы).

Расположенность к японской технике Михаил объяснил просто: в самых забытых уголках мира она встречается чаще любой другой. Сейчас он ездит на «Акуре-MDX», но уже подумывает о замене. В этом смысле «Хайлендер» предпочтительнее: он продается официально, тогда как «Акура» – пока нет. Кроме путешествий, Михаил увлекается рафтингом, вдобавок у него есть собака – лабрадор, так что большой грузовой отсек пустовать не будет. Наш



Облик «Хайлендера» соединяет в себе уверенность вседорожника с достойной динамикой – то и другое по хорошей цене!

сегодняшний тест-пилот живет за городом, а там и грязи больше, и снег тает медленнее. «Хайлендер» с его 206 мм дорожного просвета для этих условий самое то.

Наш выбор Михаилу Кожухову пришелся по душе, хотя он мудро подметил, что машину нужно выбирать, как жену, – сердцем. То есть чтобы как минимум не раздражала. А поводы нашлись. У столь щедро экипированной машины не оказалось заднего парктроника! Есть, правда, камера заднего вида, но весенняя слякоть ее полностью ослепила, отчего сдавать назад стало неудобно. Еще не хватило регулировки руля по вылету. Зато двигатель пускается новомодной кнопкой. Вдобавок дилерские СТО разбросаны от Калининграда до Иркутска – помощь почти всегда будет близко. И это не считая многочисленных гаражных механиков, отлично разбирающихся в проблемах самых разнообразных «тойот». Что касается «Хайлендера», Михаил Кожухов всерьез думает купить этот автомобиль. Уж больно заманчиво соотношение цена/качество. Да и марка японская. **ЗР**

Благодарим компанию «СП Бизнес Кар» за помощь в подготовке материала.

Идея новой рубрики проста: взять пару однотипных машин разных марок, начинить каждую необходимыми, на наш взгляд, опциями и посмотреть на итоговую цену. Кто из производителей готов предложить автомобиль в лучшей комплектации за меньшие деньги?

«ПЕЖО-207» vs. «ШКОДА-ФАБИЯ»

Итоги первого сравнительного теста конфигураций с калькулятором в руках подводил **Павел Леонов**. Фото **Георгия Садкова** и **Константина Якубова**.



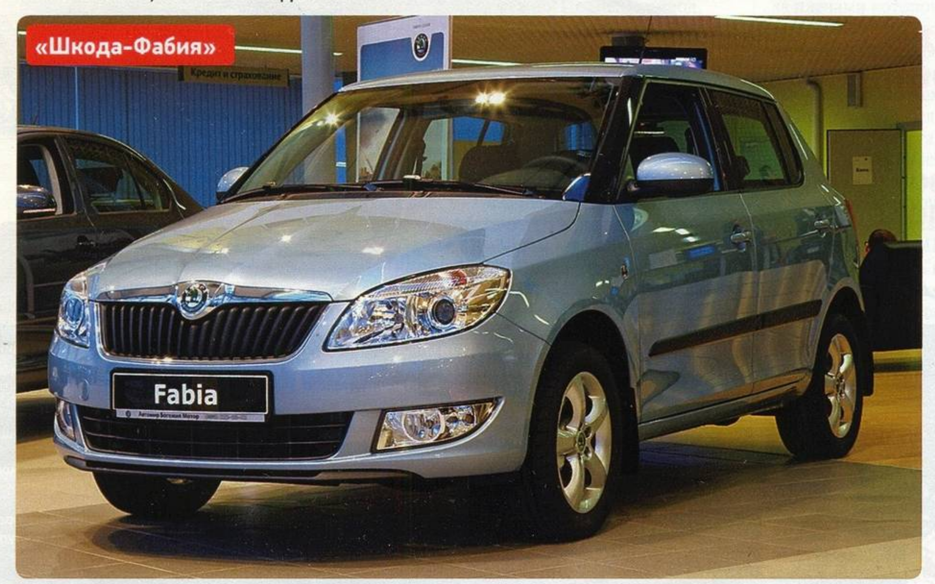
«Пежо-207»

Французский «львенок» своей красотой разбил не одно дамское (да и не только) сердце. Стиль и шарм чувствуются в каждой детали, идет ли речь о внешности или о внутреннем убранстве. Покупатели (особенно женщины) при виде его впадают в почти гипнотический транс и с горящими глазами идут в сторону кассы. Убедить их обратить свой взор на авто другой марки после этого порой уже невозможно.

1

В этом классе внешность чаще обычного играет решающую роль при выборе средства передвижения, поэтому отдаем предпочтение «Пежо».

Автомобили, взятые на пробу, обладают массой достоинств: оба представляют европейскую конструкторскую школу, весьма популярны на российском рынке, а малый класс, к которому они относятся, сейчас на подъеме.



«Шкода-Фабия»

«Фабия» – прямая противоположность эмоциональному «Пежо». Строгий и слишком правильный вид, простой и скучный интерьер не вызывают непреодолимого желания тянуться за кошельком. При этом такой подход к проектированию автомобиля тоже находит немало поклонников, особенно среди прагматиков. Главные козыри модели – выверенная, почти эталонная эргономика и практичность (сказывается родство с «Фольксвагеном»).

«Пежо-207» | «Шкода-Фабия»

КУЗОВА И КОМПЛЕКТАЦИИ

«Пежо» предлагают с тремя типами кузова: трех- и пятидверный хэтчбеки и купе-кабриолет, тогда как «Шкоду» – с двумя: пятидверный хэтчбек и универсал. Пересечение у обоих только одно, на нем и остановимся. Чехи предлагают также вседорожную (Scout) и спортивную (RS) модификации для выбранного типа кузова (от 689 000 и 799 000 рублей соответственно), но они слишком дороги.

трехдверный хэтчбек

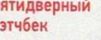


пятидверный хэтчбек



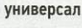
купе-кабриолет





пятидверный хэтчбек





универсал



«Урбан»

от **499 000** рублей

Начальная комплектация предполагает наличие фронтальных подушек безопасности для водителя и переднего пассажира, антиблокировочной системы тормозов, но в ней нет даже кондиционера (доплата **24 200** рублей), что по сегодняшним меркам (особенно если учесть стоимость автомобиля) для большинства покупателей неприемлемо. К тому же такие машины оснащают единственным и самым слабым двигателем объемом 1,4 л/75 л.с. и 5-ступенчатой механической коробкой передач. А ведь малыши большую часть жизни проводят в городе (читай: в пробках) и хотелось, чтобы трансмиссия была автоматизированной.

«Актив»



от **539 000** рублей

Наш выбор – **570 000** рублей

Здесь уже в базе есть источник прохладного воздуха, бортовой компьютер, атермальное ветровое стекло, «музыка», подголовники на заднем диване и т. д. Но главное – у машин в этом исполнении под капотом трудится более современный 16-клапанный мотор такого же объема, но мощностью 90 л.с. А за доплату в **31 000** рублей МКП заменят роботом 2-Tronic.

«Премиум»



от **601 500** рублей

Топовая комплектация – с таким же силовым агрегатом, но ее цена уже слишком высока. Правда, если вас привлек 120-сильный двигатель объемом 1,6 л с привычной автоматической коробкой передач (еще плюс **55 500** рэ), то альтернативы ей нет. Немного сэкономить удастся, приобретя машину прошлого года выпуска (скидка **30 000** рублей), но подобные экземпляры придется поискать – их остались единицы.

За схожие деньги «Шкода» оборудована щедрее, а если сравнивать сочетания двигатель-коробка передач, то у французского производителя оно обходится дороже. Поэтому предпочтение отдаем чешскому автомобилю.

«Классик»



от **399 000** рублей

Базовую комплектацию «Шкоды» (от **399 000** рублей) чехи подгоняли под требования программы льготного кредитования (первоначальное ограничение по стоимости), то есть удешевляли ее, как могли, поэтому комфортом удовлетворятся лишь упертые аскеты и те, кто водительскую подушку безопасности считает необходимым и достаточным элементом оснащения.

«Амбиент»



от **424 000** рублей

Наш выбор – **539 000** рублей

К тому же интересующая нас автоматическая коробка передач (здесь она современная 6-ступенчатая, ценой в **30 000** рублей) появляется только в этой версии с 1,6-литровым двигателем мощностью 105 л.с. (тандем – **539 000** рублей). Жаль, мотор не укладывается в нишу до 100 л.с., поэтому расходы на транспортный налог и страховку будут выше, чем с «французом». Выбранная нами комплектация богаче стартовой на ABS, подушку безопасности для переднего пассажира, боковые электрозеркала с подогревом, бортовой компьютер и т.д., а для нашего мотора – еще и на систему стабилизации (включая усилитель экстренного торможения HBA и системы: управления крутящим моментом MSR, противобуксовочную ASR, электронной блокировки дифференциала EDS). Однако кондиционера по-прежнему нет – странная политика. У нас хоть и не южная страна, но тоже бывает жарко (еще не забылось прошлое лето).

«Элеганс»



от **544 000** рублей

Она дороже на **80 000** рублей и включает в себя опции (например, климат-контроль, легкосплавные колеса и т.д.), которые к предметам первой необходимости отнести сложно. Это, скорее, роскошества, поэтому переплачивать за них не будем.

ОПЦИИ

У каждого производителя свой взгляд на то, каким образом предлагать дополнительное оснащение. Французы считают, что опции индивидуальны, тогда как чехи продают их как по отдельности, так и в составе пакетов. Единодушны они лишь в одном: для каждой комплектации свой набор.

«Пежо-207»

Для выбранного нами 207-го в качестве опций предлагают:
передние боковые подушки безопасности.......... **5800** рублей,
их же, но со шторками .... **9500** рублей,
систему стабилизации.......... **19 600** рублей,
сигнализацию.......... **10 600** рублей,
передние сиденья с подогревом .... **13 200** рублей,
причем эту опцию (непонятно только, почему) нельзя докупить без боковых эйрбегов,
Bluetooth и Free Hands Phone.......... **10 600** рублей,
более продвинутые магнитолы.......... **10 800–26 500** рублей.

Из всего этого списка мы отметили галочками только подушки и шторки – с ними безопаснее, машина-то маленькая. ESP тоже лишней не будет, вот только дороговата – обойдемся без нее. То же относится и к желательному в наших климатических условиях подогреву сидений: несколько нагревательных элементов стоят дороже, чем керамическая варочная панель на кухню. Два слова о цветовой палитре, она ведь тоже влияет на конечную стоимость. Красный, белый и серый цвета для этой модели базовые, остальные оттенки, как и всё в этой жизни, за деньги (от **8500** рэ).

579 500 рублей

Список опций для «Фабии» шире, чем для «Пежо», к тому же они, при прочих равных, дешевле, поэтому чаша весов опять склоняется в ее пользу.

3

«Шкода-Фабия»

Для «Фабии» предлагают куда больший выбор всевозможных опций, причем если их покупать оптом (в наборе, сформированном производителем), можно прилично выгадать. К примеру:

пакет № 2 с необходимым нам кондиционером (отдельно стоит **27 900** рублей), подогревом передних сидений и форсунок стеклоомывателя, галогенными фарами с линзой и противотуманками, а также дополнительными вещевыми отделениями в багажнике, очечником и лампами для чтения сзади обойдется в **34 900**, а если покупать все это по отдельности, придется выложить уже **60 300** рублей. Неплохая выходит экономия: **25 400** рэ, или 42%.

А вот краска у чехов дороже – за все оттенки, кроме белого, красного и синего, в счет впишут **9900** рублей.

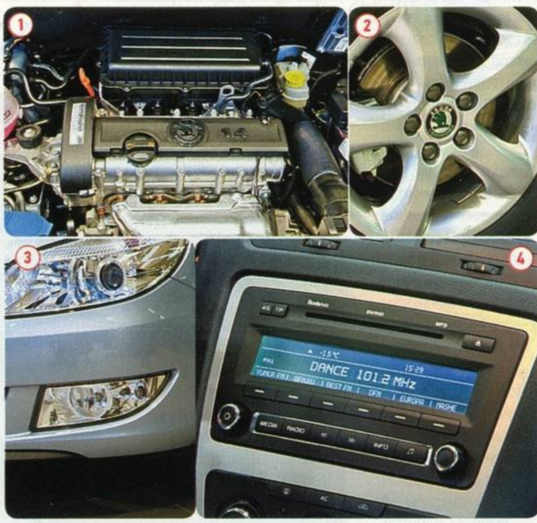
Еще один нюанс: имея четыре динамика и аудиоподготовку, «Шкода» не располагает «головой». Впрочем, средний музыкальный аппарат обойдется в **3000–5000** рублей, которые и приплюсуем к итоговой стоимости.

578 900 рублей

1 В линейке силовых агрегатов «Пежо» три бензиновых двигателя и столько же коробок передач, у «Шкоды» – пять и три соответственно. **2** Легкосплавные колеса для «француза» доступны только в качестве опции, у «чеха» – в топовой комплектации. **3** В обоих случаях противотуманные фары в базе положены лишь самым дорогим версиям. **4** И для 207-го, и для «Фабии» предлагают несколько аудиосистем, но не для всех модификаций.







Итак, в выбранной комплектации «Фабия» с родины пенного хмельного напитка стоит 578 900 рублей (включая магнитолу, приобретенную на стороне за 5000 рэ), тогда как 207-й – 579 500. Разница составила каких-то 600 рублей. Правда, при схожей стоимости «Шкода» мощнее и лучше оснащена. Да и классический автомат, положенный ей, ближе сердцу, нежели роботизированная коробка. В пользу «Фабии» говорит и то, что с недавних пор машины собирают в России. Значит, такую можно приобрести по программе утилизации или льготному госкредиту – лучшего и желать не надо. «Шкода-Фабия» – наш выбор!

МАЛЕНЬКИЙ И ЗЛОЙ



«Ауди» объявил цены на «RS3 Спортбек». Компактный спортивный хэтчбек появится у дилеров в третьем квартале этого года. Его 2,5-литровый двигатель с наддувом развивает 340 л.с. На выбор предложат пять основных вариантов окраски кузова плюс широкий выбор цветов на заказ. В базовой комплектации: ксеноновые фары со светодиодными ходовыми огнями, 19-дюймовые колеса, отделанные кожей спортивные сиденья и прочее. Цена – от 2 350 000 руб.

О ДОСТУПНОСТИ ПАФОСА

В апреле у дилеров «Ягуара» появились представительские седаны XJ в самой доступной версии – с 3-литровым бензиновым V6 (238 л.с.) и шестиступенчатым автоматом. Стандартное оборудование данной версии – пневмоподвеска, усилитель рулевого управления с переменным передаточным отношением, активное управление блокировкой дифференциала и прочее. Машины можно заказать как с обычной базой, так и с удлиненной. Стоимость – от 3 415 000 руб. Длиннобазный вариант обойдется на 150 000 руб. дороже.



УСПЕХИ МОТОРИЗАЦИИ

У «Ситроена-C5» расширился список силовых агрегатов. Теперь эту модель можно заказать с бюджетным 120-сильным 1,6-литровым мотором. Автомобиль в оснащении Dynamique обойдется в 735 000 руб. За эту цену вы получите обычную пружинную подвеску, ESP, CD-магнитолу, климат-контроль, галогенные фары. Более дорогая версия Confort с этим же мотором обойдется в 780 000 руб.



Еще один силовой агрегат (1,7-литровый дизель мощностью 115 л.с., шестиступенчатая механика) добавился в линейку «КИА-Спортидж». Такую машину предлагают только с передним приводом и в комплектации Lux. В нее входят шесть подушек безопасности, система стабилизации, двухзонный климат-контроль, задний парктроник, подогрев всех сидений. Цена – 1 029 900 руб.



ДЖУК ПРИЛЕТЕЛ

Российскую гамму «Ниссана» пополнил кроссовер «Джук». Переднеприводную версию с 1,6-литровым мотором (117 л.с.) и пятиступенчатой механикой продают за 649 000 руб. Машина с вариатором обойдется в 755 000 руб. Модель имеет в стандартной комплектации климат-контроль, литые колеса, противотуманки, CD-магнитолу, шесть подушек безопасности. Наиболее дорогой полноприводный вариант с 1,6-литровым наддувным двигателем (190 л.с.) и вариатором стоит 1 065 500 руб.



БОГАТЫЙ КАРЛИК



Объявлены цены на компактный кроссовер «Рейндж-Ровер Эвок», который появится у российских дилеров осенью. Он в двух вариантах – трех- и пятидверный. Для обоих предусмотрены три комплектации: стандартная Pure, роскошная Prestige и спортивная Dynamic. Те, кому этого мало, могут выбирать из бесчисленных вариантов дооснащения. Линейка двигателей представлена 2,2-литровым наддувным дизелем в вариантах мощности 150 и 190 л.с., а также бензиновым 2-литровым мотором, развивающим 240 сил.

Цены на пятидверку начинаются с 1 600 000 руб. За купе просят на 50 000 руб. больше. Наиболее дорогой «Эвок» с бензиновым мотором в комплектации Prestige обойдется в 2 300 000 руб.



ДЕБЮТ С ГОСПОДДЕРЖКОЙ

«Хёндай-Солярис» включен в госпрограмму льготного кредитования. Теперь при покупке машины в кредит покупателю возмещают две трети ставки рефинансирования Центробанка.

По данным Ассоциации европейского бизнеса, с момента начала продаж в январе «Солярис» успел войти в число двадцати пяти наиболее продаваемых в нашей стране моделей.

ПОПРАВКА НА КОМПАС

В апреле начались поставки обновленных кроссоверов «Джип-Компас». Машина получила внешность в стиле «Гранд Чероки», более качественно оформленный салон, а также переработанные настройки ходовой части. Единственная комплектация Limited довольно богата: кожаная отделка, климат-контроль, ESP, CD-магнитола. Новинку предлагают только с полным приводом, вариатором и 2,4-литровым бензиновым мотором мощностью 170 л.с. Цена – 1 191 000 руб.



УСМИРИВ АМБИЦИИ



Кроссовер «Мазда СХ-7» подешевел, когда под капотом прописался атмосферный 2,5-литровый мотор (163 л.с.). Такая машина по-прежнему снабжается пятиступенчатым автоматом, но привод у нее – внимание! – только передний. В стандартное оснащение входят тканевый салон, климат-контроль, подогрев сидений, круиз-контроль, EBD, иммобилайзер, галогенные фары и прочее. Цена – 1 109 000 руб.

ПОРА СНИЖАТЬ ЦЕНЫ

В прошлом году российский авторынок показал активный рост продаж. Ожидается, что в 2011 году подъем продолжится. По итогам четырех кварталов увеличение объема продаж новых машин должно составить 20–25%.

Кризис научил покупателей считать деньги и более тщательно подходить к выбору машин. Потребители все больше обращают внимание на стоимость страховки и затраты на эксплуатацию, в том числе на запасные части. Причем в первую очередь интересуются стоимостью расходников – деталей, заменяемых регулярно (к примеру, при очередном ТО): платит за них владелец, а не дилер или страховая компания.

Маркетинговое агентство Vector Market Research провело исследование стоимости запасных частей для легковых автомобилей разных марок и сегментов. Были охвачены модели с двигателями одинакового объема, трансмиссиями одного типа и в похожих комплектациях. Сравнивались цены на запчасти машин одного года выпуска, продающихся у официальных дилеров. Результаты показали, что многие автопроизводители в борьбе за покупателя, а также оглядываясь на поставщиков неоригинала, пересмотрели свою ценовую политику в сегменте запчастей и аксессуаров.

Из рейтинга машин гольф-класса по стоимости расходных материалов явствует, что за период исследования наиболее низкие цены на оригинальные расходники оказались у «Шкоды-Октавия», «Форда-Фокус» и «Тойоты-Королла». Наиболее высокие – у «Хонды-Сивик», «КИА-Сид» и «Хёндай-i30».

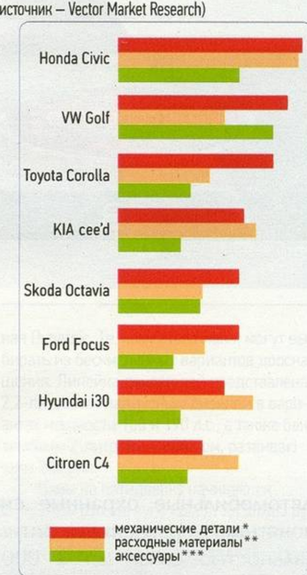
Для аксессуаров характерен довольно большой разброс цен, наиболее демократичные – у «Форда», «Хёндай», КИА.

По рейтингу, показывающему стоимость деталей, видно, что наиболее низкие цены в этом сегменте запчастей – у французского «Ситроена».

Весьма вероятно, что в будущем тенденция снижения цен большинством автопроизводителей сохранится.

В учтенный перечень входит:
**Радиатор кондиционера, генератор, стартер, топливный насос, радиатор охлаждения и т. д.*
***Масляный фильтр, воздушный фильтр, свечи зажигания, фильтр салона и т. д.*
****Защита картера, брызговики, коврики и т. д.*

РЕЙТИНГ АВТОМОБИЛЕЙ ГОЛЬФ-КЛАССА
(источник – Vector Market Research)



МОКРОЕ **ДЕЛО**

Мастер необходим в каждом деле. Насколько поднаторели в своем искусстве московские автомойщики, проверял **Игорь Теременко**. Фото **Георгия Садкова**.

Пачкали машины мы естественным путем – просто проехались по грязным весенним улицам. Результат помывки оценивали по общему внешнему виду и определенным точкам, до которых руки мойщиков часто не доходят. Это места под бампером, обращенная к кузову сторона наружных зеркал и верхние секторы колес. Теоретические постулаты качественной мойки сводятся в основном к следующему:

– зимой желательно использовать подогретую воду (рабочая температура 30–35 °С). Информацию легко получить у персонала – к секретной она не относится;

– сухую грязь покрывают активной пеной без предварительного смачивания, так как вода снижает эффективность воздействия препарата;

– смывают активную пену струей снизу вверх. Это продлевает срок действия препарата, временно остающегося в сухой зоне. В качестве альтернативы можно не смывать пену лишние несколько минут, но это ненужная трата времени.

– вощение – технологический процесс, облегчающий сушку. Разговоры о защитных свойствах этого состава в основном от лукавого.

Окончательный вердикт можно увидеть в таблице. Все остальное – наши личные впечатления.

ПОДЗЕМНЫЙ ГАРАЖ | **ГОСТИНИЦА** | **АВТОСЕРВИС**





Подземный гараж. В мрачном подземелье нашли чудом сохранившийся островок прошлого. Никаких комплексных услуг – каждую операцию надо заказывать отдельно, а платить – вперед. Зона ожидания тоже оформлена подобающе: стол и пару сломанных пластмассовых стульев примостили у ближайшей стенки. Ладно, наблюдать за процессом стоя даже удобнее. Зато мастера работают на совесть: машину, включая самые труднодоступные места, вымыли самым тщательным образом. Оплата тоже оказалась умеренной – 350 рублей.

Гостиница. Постояльцам такое расположение удобно, а вот клиентам со стороны – нет. Территория-то охраняемая! Приходится оформлять пропуск, отмечать факт помывки у администратора и сдавать документ на выезде. Чуть что не так, заставят платить еще и за парковку. А ждать окончания работ клиенты вынуждены на пятачке у ворот – набором даже минимальных удобств здесь не озаботились. Персонал изображал бурную деятельность, с энтузиазмом размазывая пену по поверхности кузова. Но лишь там, где не надо было нагибаться! В итоге услуга отнюдь не пятизвездочного уровня обошлась в 450 рублей.

Автосервис. На первый взгляд, гордому имени «Мойка № 1» заведение соответствует – три поста радуют чистотой и порядком, для ожидания – удобная комната. Наш автомобиль одновременно драили человек шесть, что частично снимало ответственность с каждого отдельного исполнителя. Кто из них приложил дверь багажника к низко висящей потолочной балке, оставив отметину на лаке, выяснить не удалось. В качестве компенсации перед водительской дверью служители расстелили коврик и пожелали удачной дороги. Увы, сюда она нас больше не приведет, поскольку помыть машину как следует не смогли. Зато недорого – 350 рублей.

	Подземный гараж	Гостиница	Автосервис
ФОРМА			
Чистота	○	●	●
Наличие хорошего освещения	○	●	○
Помещение для клиента	○	○	●
СОДЕРЖАНИЕ			
Мойка подкапотного пространства	○	○	○
Соблюдение технологического процесса	●	○	●
Отношение к клиенту	●	●	○
ИТОГО	2	3	3

ВЫБИРАЕМ МОЙКУ

Наш консультант – специалист по работе с торговыми сетями ООО «Керхер» Владимир Герасимов назвал несколько признаков сервиса приличного уровня:

Обязательно помещение для клиентов. Еще лучше – с возможностью наблюдения за процессом.



Возможность выбора из четырех-пяти вариантов мойки (технологическая, стандарт, премиум и т. д.).

Наличие установки для паровой мойки подкапотного пространства. Обычный аппарат высокого давления здесь не годится – электрика может не устоять под могучим напором воды!





Хорошее освещение: попробуй-ка разглядеть грязь на мокрой поверхности да еще в полумраке!



Дипломов автомойщикам пока не выдают, но они должны уметь внятно объяснить суть процесса.

ВОКЗАЛ

Привокзальные территории образцовым порядком, как правило, не отличаются. Особенно задворки, где мы случайно (!) обнаружили эту мойку. Форма и содержание заведения в целом соответствовали нашим стереотипам – прибирались здесь, похоже, очень давно. Поэтому отсутствие зоны ожидания даже не огорчило – вряд ли там было бы намного чище. Воды, в отличие от шампуня, местные труженики не жалели, но добраться до проблемных мест так и не смогли. Свой труд оценили в 340 рублей.

ЦЕНТР ГОРОДА

Мойка, расположенная в получасе ходьбы от Кремля, занимает помещение не то бывшей конюшни, не то заброшенной пожарной части. Человек в застиранной спецодежде оказался администратором, мойщиком и кассиром в одном лице. Но за ржавыми воротами мы обнаружили вполне современное оборудование и комнату для клиентов! Особым старанием мастер не отличался и закончил процесс со среднестатистическим результатом. Зато за работу взял меньше других – всего 310 рублей.

АЗС



Современные заправки превратились в целые комплексы, готовые предоставить великое множество услуг. Мойка – одна из наиболее востребованных. Организовано все по-взрослому – от количества строк в прейскуранте рябит в глазах! Рабочая зона оснащена профессиональным оборудованием, а облаченные в униформу мойщики демонстрируют неплохую выучку. Трудятся они, на первый взгляд, ничем не выделяясь на фоне других, но конечный результат нам понравился – существенных огрехов не обнаружили. За все удовольствие – 340 рублей, не считая денег, потраченных в уютном кафе комплекса.

НАЗЕМНЫЙ ГАРАЖ



Машины загоняли на посты по три штуки, одну за одной. Как ни крути, объемы обслуживания наверняка окажутся разными. Если не повезет, придется торчать, пока не управятся с другой машиной. Нас, впрочем, эта проблема не коснулась – за 350 рублей вскоре получили довольно чистое средство передвижения. Сыграло свою роль и местное ноу-хау: чтобы невидимую часть колеса сделать видимой, машину просто прокатывают вперед!

ЗА ГОРОДОМ



Хотя этот объект находится за городской чертой, у столичных автомобилистов он весьма популярен. Основную работу выполняет автоматика. Смачивание, намыливание, надраивание щетками, покрытие воском и сушка занимают не более семи минут. Правда, некоторые авто требуют предварительной подготовки. И если наружную антенну вам поможет снять-поставить оператор, то багажник с крыши придется снимать самому. Качество среднее: до некоторых мест механическая щетка не дотягивается, а устранять огрехи вручную никто не спешит. Оплата здесь заметно выше – 450 рублей.

	ВОКЗАЛ	ЦЕНТР ГОРОДА	АЗС	НАЗЕМНЫЙ ГАРАЖ	ЗА ГОРОДОМ
ФОРМА					
Чистота	○	●	●	●	●
Наличие хорошего освещения	○	○	●	●	●
Помещение для клиента	●	●	●	●	●
СОДЕРЖАНИЕ					
Мойка подкапотного пространства	○	○	○	○	○
Соблюдение технологического процесса	○	○	●	●	●
Отношение к клиенту	○	●	●	●	●
ИТОГО	1	3	5	5	5

СЕМЕЙНЫЙ БИЗНЕС

Дилемма: престижный, но поживший – или скромный, но гораздо моложе. Эти сомнения непременно возникают, когда выбираешь подержанную машину. Доводы в пользу обоих вариантов взвешивал **Максим Гомянин**, кандидатов на покупку запечатлел **Александр Кульнев**.



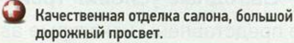
Hyundai NF

Экземпляр 2008 года, 12 000 км, 640 000 руб.

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: 2,0 л (145 л.с.); А4.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: GLS.

МЕЖСЕРВИСНЫЙ ИНТЕРВАЛ: 15 000 км.



+ Качественная отделка салона, большой дорожный просвет.

– Слишком легкий руль, рослые люди во втором ряду будут не в восторге от покатой крыши

Модель предлагает «больше автомобиля» по сравнению с одноклассниками. Но тех, кто выше всего ставит имидж марки, может смутить корейское происхождение.



Nissan Teana

Экземпляр 2007 года, 91 000 км, 620 000 руб.

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: 2,3 л (173 л.с.); А4.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: Premium.

МЕЖСЕРВИСНЫЙ ИНТЕРВАЛ: 15 000 км.

+ Неинтересен угонщикам, просторный салон, комфортная подвеска.

– Валкий в поворотах, «мягкое» лакокрасочное покрытие, фиксированная спинка заднего дивана.

Большой, богато оснащенный, выглядит дороже своей цены. Требуется лишь внимательно осмотреть кузов на предмет ржавчины и проверить, не трудился ли автомобиль в каком-нибудь корпоративном автопарке.



Lexus GS 300

Экземпляр 2004 года, 139 000 км, 639 000 руб.

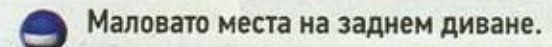
СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: 3,0 л (222 л.с.); А5.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: Sport.

МЕЖСЕРВИСНЫЙ ИНТЕРВАЛ: 15 000 км.

+ Мощный двигатель, престижная марка, просторный багажник.

– Маловато места на заднем диване.



Автомобиль – олицетворение престижа и комфорта. Хорошо, что все это можно купить на вторичном рынке по вполне разумной цене. Взамен машина просит повышенных затрат на обслуживание. Стоит подумать и о защите от угона.

Иду по площадке авторынка в надежде подобрать большой седан по не слишком кусачей цене. Вот неплохо смотрится «глазастый» «Лексус-GS 300». Богатое оснащение, мощный двигатель и марка, намекающая, что дела у хозяина в порядке. А в пару к нему вполне подойдет «Ниссан-Теана», стоящий рядом. Просторный автомобиль – хорошая альтернатива чуть более пожилому «Лексусу», тем более что цены их сопоставимы.

ТРЕТЬИМ БУДЕШЬ?

Роль замыкающего заранее отводилась «Тойоте-Кэмри». Но выставленные на продажу экземпляры оказались не по моему бюджету. Пугает и интерес угонщиков к этой модели. А если умерить амбиции и взглянуть на более скромный средний класс? К примеру, «Хонда-Аккорд» и «Мазда-6» весьма популярны у наших граждан. Но колесная база, определяющая размер салона, у них меньше (2670 и 2675 мм соответственно), чем у более престижных авто. Мне же хочется больше воздуха. Ну а если еще умерить аппетит и подумать о «корейце»? Возьмем вот этот семейный «Хёндай-NF». Машина довольно свежая, хорошо оснащенная, а база у нее больше, чем у одноклассников из Японии. Да и запрашиваемая цена гораздо слаще.

КАЗАТЬСЯ ВЗРОСЛЕЕ

Выглядит «Хёндай» вполне солидно, лишь эмблема выдает скромное происхождение. Но на дороге это не станет причиной неуважения. Наши нравы таковы, что большой машине всегда уступят дорогу. А колесная база у NF более чем достаточная. К примеру, до базы «Тойоты-Кэмри» она не дотянула всего 45 мм. Понятно, что и салон просторный. Усаживаясь в водительское кресло, я даже рискнул поднять его, но пространства над головой все равно с избытком. И это при моих 190 см! Диапазон механических регулировок просто гигантский. Ладно, сидеть-то удобно, но вот боковой поддержки не мешало бы добавить. Зато обивка кресел приятна на ощупь и не засалилась за время эксплуатации. Ступенчатая прорезь селектора автомата смотрится не хуже, чем на более дорогих машинах. Предусмотрен

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ HYUNDAI NF, руб.

2005	410 000–580 000
2006	480 000–665 000
2007	530 000–690 000
2008	580 000–780 000
2009	635 000–759 000



Салон «Хёндай-NF» простоват, но отделан пластиком хорошего качества, тканевая обивка в неплохом состоянии. Шрифт оцифровки приборов несколько старомоден, однако читается хорошо.

В интерьере «Ниссана-Теана» чувствуется деловой стиль. Назначение большинства клавиш интуитивно понятно. Вставки под дерево добавляют солидности.

Нежная подсветка приборов разбавляет мрак темных тонов в салоне «Лексуса». Однако спидометр, размеченный в милях (машина приехала из США), может сбить с толку.

и режим ручного переключения, при желании мотор можно крутить до отсечки. На заднем диване пространства даже с избытком. Можно сесть, почти вытянув ноги, но покатая крыша заставит чуть пригнуть голову. Впрочем, человеку ростом 170 см будет вполне комфортно.

Выхожу и начинаю осматривать кузов. К сожалению, он сплошь в мелких царапинах и нуждается в полировке. Щелкнув пальцами по крылу, слышу глухой металлический звук – на толщине листа не экономили. Отмечаю и неплохой клиренс: 160 мм.

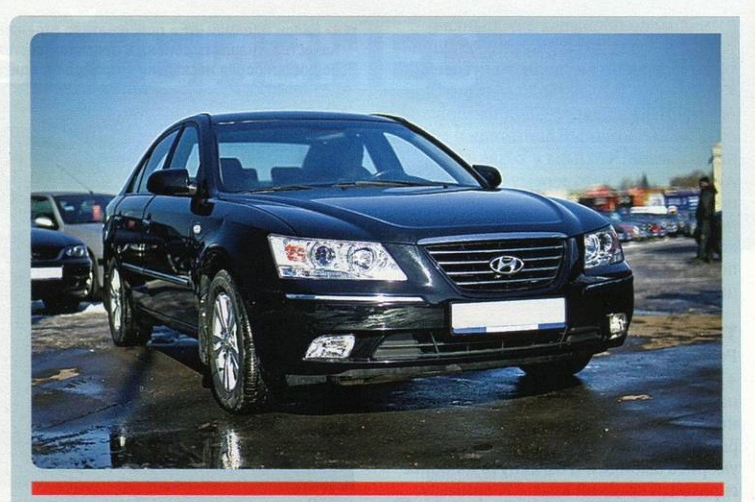
У «Хёндай» большой проем багажника. Есть даже ручка для открывания крышки изнутри. Привет, Америка! В Штатах это обязательное условие на случай, если внутри закроются дети.

ИМИДЖ – НИЧТО!

«Ниссан-Теана» – для тех, кто не хочет переплачивать за престижность марки, но непременно желает ездить на седане бизнес-класса, который к тому же выглядит дороже своей цены. Слышал, что у многих «теан» есть проблемы с лакокрасочным покрытием, поэтому подержанный экземпляр начинаю оценивать с кузова. К удивлению, его состояние достаточно приличное. Видимо, предыдущий хозяин отличался аккуратностью: даже пробежав почти сотню тысяч, автомобиль выглядит вполне свежо.

Врожденный недостаток – совсем небольшие наружные зеркала заднего вида, да и салонное невелико. Правда, здесь есть камера заднего вида, но она не слишком улучшает положение.

В салоне «Ниссан» поддерживает имидж авто для бизнесмена. Водительское сиденье – будто кресло в офисе: пухлое и мягкое. Но вот его профиль и высота боковой поддержки далеки



ПОДЕРЖАННЫЙ HYUNDAI NF: НА ЧТО ОБРАТИТЬ ВНИМАНИЕ

- **Кузов.** Как и на всех современных автомобилях, для него используют экологичные краски на водной основе. Расплата за это – кузова подержанных экземпляров изобилуют сколами и царапинами. Хромированные детали тускнеют от дорожных реагентов. Ветровое стекло «мягкое», а от попадания камня может пойти большая трещина. В мороз поскрипывает торпедо, но после прогрева салона звуки, как правило, исчезают.
- **Ходовая часть.** Гравий и разбитый асфальт перевариваются без последствий. Передние амортизаторы выхаживают больше 100 000 км, их замена обойдется примерно в 15 000 руб. Могут разболтаться направляющие суппортов. Выявить проблему способна диагностика. Через 50 000 км пробега замены потребуют стойки переднего стабилизатора, 100 000–110 000 км живут задние амортизаторы и тормозные диски.
- **Коробка передач.** На автомобиль устанавливали 5-ступенчатую механическую коробку передач и 4-ступенчатый автомат. В эксплуатации обе трансмиссии показали себя с самой лучшей стороны.
- **Двигатель.** Самый доступный – 2-литровый мотор мощностью 145 л.с. Этот вариант наиболее распространен. Двигатель объемом 2,4 л мощнее – 161 л.с., но у нас он оказался невостребованным. Самый престижный в гамме – 3,3-литровый 235-сильный V6. С ним машина приобретает отменную динамику: время разгона до 100 км/ч составит 7,7 с. Но такой «Хёндай» и стоит дороже. Интервал замены моторного масла – 15 000 км. Ремень ГРМ меняют после 60 000 км пробега. Вместе с ним желательно заменить и ролики, дабы избежать неприятностей: заклинивший ролик приводит к обрыву ремня и встрече клапанов с поршнями. Свечи зажигания выдерживают 20 000 км.
- **Электрооборудование.** В целом претензий нет. На 90 000 км иногда отказывает аварийный датчик давления масла.

В практичном тканевом салоне «Хёндай» не ощутишь дискомфорта в холодное время года, а рослый человек не упрется головой в потолок. Но места для ног сзади не так уж и много.



На широком заднем диване «Ниссана» очень комфортно. Пространства в салоне с избытком, даже если передние сиденья максимально сдвинуты назад.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	Hyundai NF	Nissan Teana	Lexus GS 300
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм:			
длина/ширина/высота/база	4800/1832/ 1475/2730	4845/1765/ 1475/2775	4805/1800/ 1445/2800
колея спереди/сзади	1565/1550	1530/1535	1535/1510
Объем багажника, л	520	476	515
Рабочий объем, см^3	1998	2349	2997
Снаряженная/полная масса, кг	1482/2030	1455/1900	1720/2120
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,5	10,7	8,2
Максимальная скорость, км/ч	202	196	230
Топливо/запас топлива, л	A95/70	A95/70	A95/75
Размер стандартных шин	215/60R16	205/65R16	225/55R16

КОМПЛЕКТАЦИЯ

ОПЦИИ	Hyundai NF	Nissan Teana	Lexus GS 300
Литые колеса	+	+	+
Кондиционер	+	–	–
Климат-контроль	–	+	+
Кожаный салон	–	+	+
Электростеклоподъемники	+	+	+
Электрозеркала	+	+	+
Противотуманные фары	+	+	+
CD-магнитола	+	+	+
Центральный замок	+	+	+
Круиз-контроль	–	–	+
ГУР	+	+	+
Бортkомпьютер	–	+	–
Иммобилайзер	+	+	+

ППРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ РАБОТ В НЕОФИЦИАЛЬНОМ СЕРВИСЕ (работа плюс запчасти), руб.

НАИМЕНОВАНИЕ РАБОТ	Hyundai NF	Nissan Teana	Lexus GS 300
Замена масла и фильтра двигателя	2500	3150	3650
Замена свечей зажигания	1060	3200	5100
Замена фильтра воздушного	570	500	450
Замена фильтра салонного	850	750	900
Замена колодок передних/ задних	1600/1330	2270/2100	2500/2100
Диагностика двигателя	500	1000	900
Диагностика подвески	450	500	870
ИТОГО	8860	13470	16471

Второй ряд «Лексуса» предназначен для двоих, и третий пассажир там явно лишний. Да и для ног места маловато.



ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ NISSAN TEANA, руб.

2003	380 000–490 000
2004	450 000–500 000
2005	455 000–620 000
2006	460 000–740 000
2007	550 000–850 000
2008	630 000–1 035 000

от идеала. Диапазон электрорегулировок очень большой, найти комфортное положение проблем не составит. К услугам задних пассажиров регулируемые дефлекторы вентиляции. Диван мягкий, с огромным откидным подлокотником.

Но багажник не самый удобный. Зауженный книзу проем может создать трудности при погрузке больших чемоданов. Спинка дивана фиксированная. Для длинномеров оставили только небольшой «лыжный» люк. Правда, сам багажник довольно широкий и глубокий, а под полом – полноразмерное запасное колесо.

ПРЕСТИЖ НА КОЛЕСАХ

Солидный, с элегантными формами, «Лексус-GS 300» смотрится просто красавцем. Удобное и мягкое водительское сиденье по-домашнему приняло меня в объятия. С помощью россыпи электрорегулировок без труда нахожу оптимальную позу. На рулевом колесе вижу кнопки *Down*: если нажать на одну из них, автомат переключится на передачу вниз. Это удобно, скажем, при обгоне. К обзору назад придется привыкать: зеркала заднего вида маловаты, в салонное хорошо видны разве что подголовники да обрез потолка.

Устраиваюсь на заднем диване. После «Теаны» места в длину здесь



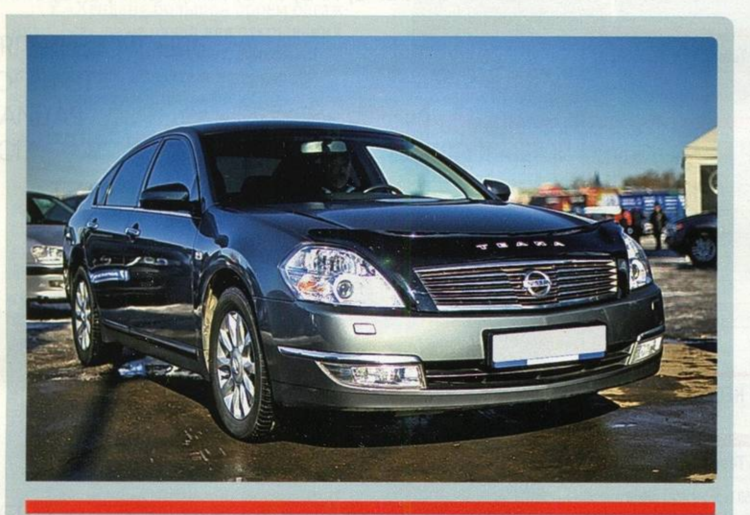
Комбинация приборов «Хёндай-NF» выглядит симпатично, но добавить бы ей индивидуальности. Цифры в «блюдцах» читаются хорошо.



Шкалы «Ниссана-Теана» отражают степенный характер машины. Спидометр – главный инструмент водителя.



Компоновка приборов «Лексуса-GS 300» довольно удобна. Сама панель стильная и запоминающаяся, подсветка ненавязчива, а информацию легко читать.



ПОДЕРЖАННЫЙ NISSAN TEANA: НА ЧТО ОБРАТИТЬ ВНИМАНИЕ

Кузов. Обильные соляные ванны машине противопоказаны: дорожные реагенты быстро разрушают лакокрасочное покрытие. На крышке багажника и капоте может вспучиться краска. Нередки очаги коррозии под молдингами стекол. Сколы краски – тоже обычное дело. Блестящие детали реагенты также не щадят: хром покрывается волдырями и облезает. Пластик фар и ветровое стекло за два-три года эксплуатации покрываются мелкими царапинами и сколами.

Ходовая часть. Передние амортизаторы живут около 50 000 км (замена – 35 000 руб.), а шаровые опоры – примерно 80 000 км (30 500 руб.). Пара упитанных приятелей на заднем диване помогут определить состояние задней подвески. Если авто просядет слишком сильно, перетряска ходовой не за горами. Может лопнуть шланг высокого давления ГУРа; работа по замене стоит 3000 руб. и примерно в 13 000 руб. обойдется сам шланг. Недолговечна и рулевая рейка. Ремонт с заменой станет в круглую сумму – порядка 60 000 руб. К счастью, сервисмены научились ее ремонтировать. За работу берут около 3000 руб. плюс стоимость запчастей.

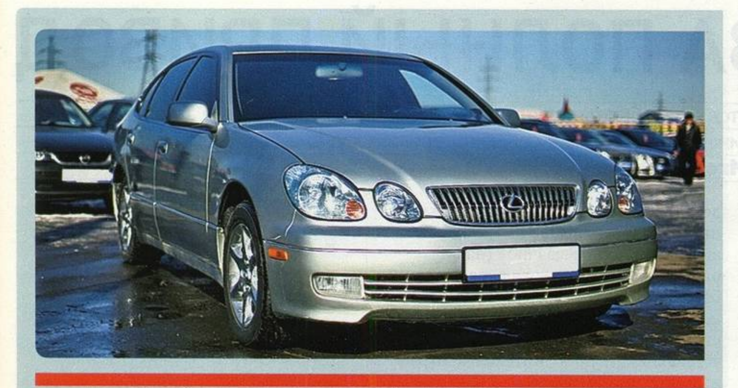
Коробка передач. Машину оснащают автоматом, а в паре с топовым 3,5-литровым V6 предусмотрен вариатор. Последний хвалят за мягкую работу. Серьезных проблем с трансмиссией не отмечено.

Двигатель. Все три мотора из гаммы показали себя с лучшей стороны. Но 2-литровый 136-сильный агрегат откровенно слабоват для такой машины, поэтому у нас он не сильно распространен. Присмотритесь к 3,5-литровому 245-сильному V6 – с ним «Теана» едет бодро, но из-за большого веса двигателя немного страдает управляемость. Наиболее же популярен 2,3-литровый V6 мощностью 173 л.с. Цепь ГРМ у всех моторов меняют через 100 000 км, работа (с запчастями) обойдется примерно в 45 000 руб.

Электрооборудование. Попадание на контакты противогололедных реагентов, как и на большинстве других машин, приводит к отказу некоторых приборов.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ LEXUS GS 300, руб.

1998	310 000–430 000
1999	350 000–500 000
2000	390 000–560 000
2001	500 000–580 000
2002	560 000–650 000
2003	590 000–670 000
2004	620 000–740 000



ПОДЕРЖАННЫЙ LEXUS GS 300: НА ЧТО ОБРАТИТЬ ВНИМАНИЕ

- **Кузов.** Антигололедные реагенты плохо влияют на кузов. Ржавчина появляется на нижних отбортовках дверей. Регулярная смазка телескопической антенны и трапеции стеклоочистителей убережет их от закисания. Быстро появляются сколы на передней кромке капота. В салоне со временем могут возникать скрипы в районе передней панели.
- **Ходовая часть.** Через 30 000–40 000 км приходит срок замены втулок стабилизаторов в передней подвеске. Через 60 000 км, скорее всего, нужно будет обновить ступичные подшипники. Шаровые опоры живут около 140 000 км. Передние тормозные колодки меняют через 25 000, задние – через 40 000 км. Дисков хватает на 70 000–80 000 км.
- **Коробка передач.** На модель устанавливали только автоматические коробки. При должном обслуживании поломки редки. Масло по регламенту нужно менять через 80 000 км. Дорожные реагенты – причина закисания трубок, идущих от автоматической коробки к радиатору охлаждения. Чтобы при ремонте их не пришлось отдирать, обработайте соединения антикоррозийным составом.
- **Двигатель.** Особых проблем нет, но кое-что требует внимания. При пробегах более 100 000 км может появиться течь в заднем сальнике коленвала. Под воздействием реагентов текут пластиковые бачки радиатора охлаждения. Масло в двигателе меняют через 15 000 км, но многие мастера рекомендуют замену каждые 10 000 км. Заправка некачественным топливом может потребовать замены свечей уже после 15 000 км и одновременной промывки топливных форсунок. В среднем же свечи меняют через 40 000–50 000 км, а форсунки промывают через 60 000–70 000 км пробега. На моторе 2JZ-GE (219 л.с., с 1998 года 222 л.с.) ремень ГРМ меняют через 100 000 км. Натяжной ролик ремня служит 180 000 км.
- **Электрооборудование.** Отказ одной системы способен привести к целой серии поломок, поэтому обслуживание доверяйте только квалифицированным мастерам.

мало, да и кожаная обивка уже не нова. Профиль сиденья говорит, что оно для двоих, хотя третий, если надо, уместится. Но удобно здесь будет разве что ребенку, взрослого высокий тоннель и покатая крыша заставят согнуться.

Форма багажного отделения показалась не самой рациональной, но пространства достаточно: чемоданы влезут без труда. Под полом – нормальное запасное колесо.

ЗОЛОТАЯ СЕРЕДИНА

«Хёндай-NF» – практичная и универсальная машина. Мощности двухлитрового мотора в городе и на трассе хватит вполне. Подкупают и доступные цены на обслуживание и запчасти. Но при покупке внимательно осмотрите кузов и проведите диагностику. Битый экземпляр не редкость на рынке.

Комплектацию NF скудной не назовешь, однако в оформлении салона замечаешь некоторую бюджетность. Пространства здесь с избытком, так что семья поместится в полном составе. Но внешность все же простовата. Желанию выглядеть дорого сполна отвечает «Лексус». Однако престижный и уважаемый на дороге седан набегал немало, его мощный двигатель заставит платить большой налог. «Ниссан-Теана» просторен, а по уровню комфорта на заднем диване он лучший из троицы. К тому же не надо переплачивать за имидж ни при покупке, ни при обслуживании. «Теана» превосходит NF по классу, но уступает GS 300 в уровне оснащения. Это и есть та золотая середина, которую я счел наиболее удачным выбором. **ЗР**

Благодарим автомаркет «Формула 91» за помощь в организации фотосъемки.

СКИДКА ЗА ПОЛНЫЙ ПРИВОД

Сегодня модельные ряды обновляются очень быстро – лет через пять ваше когда-то новое авто запросто перейдет в разряд старых и непрестижных. Какие финансовые потери понесут владельцы при продаже подержанных кроссоверов, изучал **Игорь Теременко**.

Сильнее всего среди сравниваемых автомобилей дешевеет «Ниссан Х-Трейл». К достоинствам модели стоит отнести недорогие расходники и невысокий интерес угонщиков к ней, что существенно снижает затраты на страховку каско. Из недостатков – высокая стоимость нормочаса, дорогие кузовные детали и участившиеся случаи коррозии пятой двери даже на довольно свежих машинах. Машины уходят быстро, в течение 14–17 дней.

Владельцы «Шевроле-Нива» теряют гораздо меньше. Основное достоинство машины – отменная проходимость. К тому же российские корни позволяют обслуживать ее в любой мастерской и не испытывать дефицита с запчастями. Проблем, правда, тоже хватает. Периодическая течь охлаждающей жидкости и трансмиссионного масла, увеличивающиеся со временем зазоры в ступичных подшипниках, маленький багажник – это лишь часть большого списка. Риск угона «Нивы» весьма велик, так что сэкономить на страховке вряд ли получится. Продать автомобиль можно за 8–12 дней.

«Хонда CR-V» в отношении обесценивания лучше «Нивы» всего на пару процентов. Недостатки модели – относительно маленький клиренс и слабая шумовиброизоляция. Автомобиль также на лидирующих позициях в рейтингах угонов, посему придется разориться и на страховку. Зато японский кроссовер может похвалиться богатыми комплектациями, четко работающим автоматом и отличной управляемостью. Найти нового хозяина удастся за 15–20 дней.

Не очень много потеряют при перепродаже и обладатели «Сузуки-Гранд Витара». К положительным сторонам модели причислим относительно недорогие расходники и отсутствие интереса угонщиков. Слабых мест в машине немного. Очень рано начинают гудеть подшипники задних полуосей и выходят из строя амортизаторы, а обслуживание на фирменном сервисе влетит в копеечку. На реализацию в среднем уходит почти месяц.

Еще выгодней можно продать «Тойоту-RAV4» хотя минусов у нее достаточно: маленький межсервисный интервал (всего 10 000 км), слабая шумоизоляция, неудачное (на виду) расположение запасного колеса. Вдобавок автомобиль притягивает угонщиков, что существенно увеличивает стоимость страховки и вынуждает устанавливать дополнительные охранные системы. Из плюсов можно отметить дешевые расходники и недорогой сервис. Хороший экземпляр уходит за 7–12 дней. ЗР

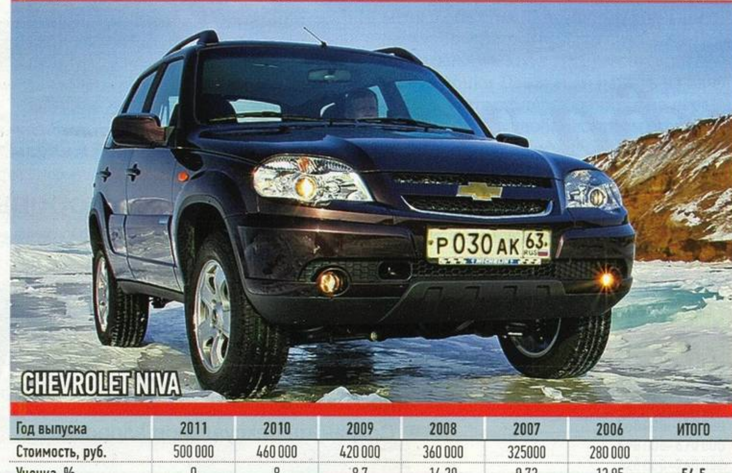
КАК СЧИТАЕМ

Уценку за пять лет эксплуатации вычисляем, опираясь на предложения в Интернете. Перебрав более тысячи объявлений о продаже автомобилей в одинаковых комплектациях и просуммировав данные, вычисляем средний показатель по отдельно взятой модели. Цифры приблизительные – нюансы наша статистика не учитывает.



NISSAN X-TRAIL

Год выпуска	2011	2010	2009	2008	2007**	2006	ИТОГО
Стоимость, руб.	1 300 000	1 100 000	950 000	880 000	770 000	650 000	
Уценка, %*	0	15,38	13,64	7,37	12,5	15,58	64,5

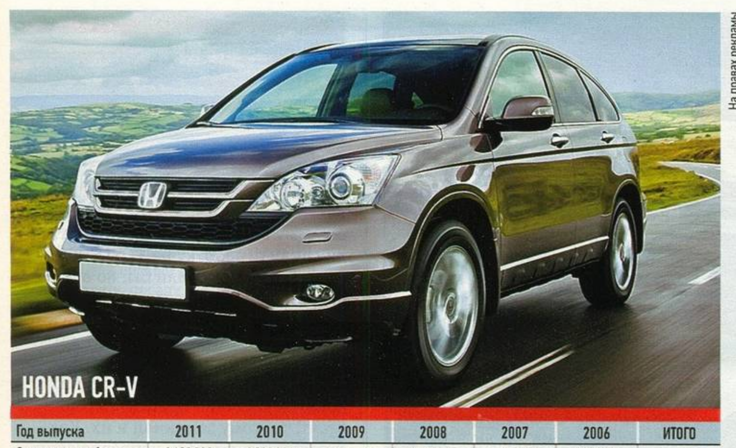


CHEVROLET NIVA

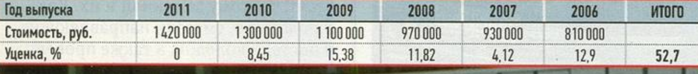
Год выпуска	2011	2010	2009	2008	2007	2006	ИТОГО
Стоимость, руб.	500 000	460 000	420 000	360 000	325000	280 000	
Уценка, %	0	8	8,7	14,29	9,72	13,85	54,5

*Здесь и далее – потеря стоимости по отношению к предыдущему году, по данным Smartus.ru.

**Смена поколения модели.



HONDA CR-V



Год выпуска	2011	2010	2009	2008	2007	2006	ИТОГО
Стоимость, руб.	1 420 000	1 300 000	1 100 000	970 000	930 000	810 000	
Уценка, %	0	8,45	15,38	11,82	4,12	12,9	52,7



SUZUKI GRAND VITARA

Год выпуска	2011	2010	2009	2008	2007	2006	ИТОГО
Стоимость, руб.	1 100 000	970 000	900 000	860 000	750 000	700 000	
Уценка, %	0	11,82	7,22	4,44	12,79	6,67	42,94



TOYOTA RAV4

Год выпуска	2011	2010	2009	2008	2007	2006	ИТОГО
Стоимость, руб.	1 270 000	1 230 000	950 000	860 000	836 000	810 000	
Уценка, %	0	3,15	22,76	9,47	2,79	3,11	41,3



RENAULT LOGAN 1.6

- Изготовитель – «Автофрамос», Россия
- Год выпуска – 2008-й
- В эксплуатации «За рулем» – с сентября 2008 года
- Пробег на момент отчета – 42 000 км

СЕКРЕТЫ ЭКОНОМИИ

Игорь Козлов

Этот «Логан» пришел к нам год назад из другого подразделения издательства с пробегом 19 400 км. К тому времени в бортовом журнале уже значились расходы на плановое ТО-15 000 у официального дилера. На бензин успели потратить 41 400 рублей при среднем расходе 9,7 л/100 км. Приемлемо, учитывая толчею в столичных пробках. Из прочих трат – комплект зимних шин с дисками, «музыка», сигнализация с центральным замком и фирменные коврики.

Эти коврики оказались довольно опасными: то ли от перепада температур, то ли от зимних химреагентов они скукожились. Еще хуже, что водительский перестал держаться на бобышках пола и стал сползать аккурат под педальный узел. Признаться, не сразу догадался, что именно из-за этого периодически заедала педаль газа в нажатом положении. Проверил трос, возвратные пружины, дроссельный узел – исправны. Наконец, дошло, и на скорую руку прикрутил коврик к бобышке коротким саморезом, а позже, выбрав минуту, приклеил к коврикам текстильную застежку-липучку. Получилось и красиво, и надежно.

Однажды зимой, выезжая задним ходом из сугроба, обломил внутренние пистоны передних брызговиков. Без малого 100 рублей за штуку – деньги вроде небольшие, но совершенно неразумные. Получается, что полведра этих пластиковых кнопок стоят дороже автомобиля! К месту оказался вазовский составной пистон с грибком-сердечником – за ту же цену полсотни штук в упаковке. Если отрывать в год по десятку, хватит на пять лет. Тогда же при холодном пуске загудел натяжной ролик поликлинового ремня. С прогревом мотора и соответственно ролика гул пропадал, поэтому с заменой не стал торопиться, однако ролик про запас купил.

Ближе к лету машину оснастили фаркопом. Предпочли отечественный, ступинской фирмы «Трейлер», – вдвое дешевле оригинального, но ничуть не хуже. Заодно на 2000 км раньше срока провели ТО-30 000. Масло в двигателе уже изрядно почернело, поэтому возник вопрос: а полностью ли слили отработку на ТО-15 000? Свечи еще послужили бы, но в преддверии дальних поездок решил поставить новые. Снятые обосновались в бардачке – сразу выкинуть жалко, ведь вполне исправные, пусть полежат на всякий случай. Износ передних колодок составил процентов семьдесят, поэтому заменили и их. Как и положено, смазали направляющие и постели колодок, а также провели профилактику задних механизмов – здесь колодкам еще жить да жить.

Наша машина без ABS, но особых неудобств это не доставляет: замедления эффективны и вполне соответствуют усилию на педали. Кстати, бесхитростные тормоза, пусть и «глупые», иной раз более предпочтительны – например, на сыпучих грунтах: заблокировав колеса, собираешь перед ними брустверы, намного эффективней гася кинетическую энергию машины. Да и в поворот при сносе передка вписаться бывает проще: ударил по тормозам, не сбавляя газа, сорвал задок и ушел в управляемый занос... «Логан», скажу вам, неплохо управляется, в чем немалая заслуга тяговитого на низах восьмиклапанника K7M. В пробках, кстати, это свойство мотора очень помогает: включил передачу, отпустил сцепление и, не трогая газа, поплелся черепашкой.

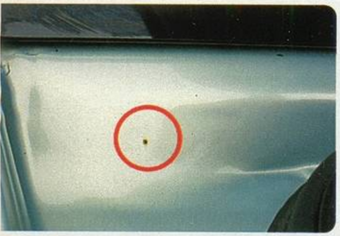
РАСХОДЫ НА ПРИОБРЕТЕНИЕ И ЭКСПЛУАТАЦИЮ RENAULT LOGAN (0–42 000 км), руб.

Расходы на покупку	
Renault Logan, 1,6 л, 87 л.с.	355 750
Допоборудование: коврики, сигнализация, магнитола, аптечка, огнетушитель, знак аварийной остановки	10 750
Комплект зимних шин со стальными дисками (4 шт.)	14 000
Расходы на эксплуатацию	
ТО-15 000 (у дилера)	5880
Установка салонного фильтра*	620
Установка фаркопа*	2400
ТО-30 000*	4110
Пистоны крепления брызговиков	90
Натяжитель поликлинового ремня (в сборе с роликом)	4000
Лампы фары и подсветки номера	230
Бензин (3590 л, средний расход 8,54 л/100 км)	80 860
Общие расходы на эксплуатацию (0–42 000 км)	122 940
Стоимость 1 км пробега	**2,92**

*Работы, выполненные своими силами.



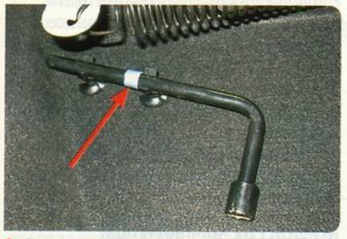
Ржавчину на кронштейне верхнего уплотнителя дверей обработал «Мовилем» и, дав ему подсохнуть, посадил резинки на силиконовый герметик.



На кузове пока только две ржавые точки: в проеме багажника (под задним стеклом)…



…и на рамке водительской двери. Язвочки вскрыл ножом и покрыл антикором.



Баллонный ключ, чтобы не выползал из фиксаторов, снабжен упором из нескольких слоев изоленты.



Резинка, надетая на верхние зацепы крышки, избавила от надоедливого скрипа.

Где-то на 35-й тысяче поселился «сверчок» в левой части панели приборов. Оперативно-следственные мероприятия привели к крышке в торце панели, за которой обосновался блок предохранителей. Кусок дюритового шланга, надетого на штырь стального каркаса панели, прижал этого «сверчка» к стойке кузова. Другого усмирили обычной резинкой на верхних зацепах лючка (см. фото).

С электрикой проблем не было, не считая лампочек: на 39-й тысяче перегорел ближний свет в левой фаре. Хорошо, что случилось это при выезде из гаража, где инструмент под рукой: пришлось снимать аккумулятор, поскольку с ним доступ к фаре неудобен. Через 100 км перегорела лампа подсветки номера. Ее заменить хоть и проще, но без инструмента тоже не обойтись – нужна отвертка, чтобы подцепить усики рассеивателя.

К подвескам и рулевому управлению претензий нет. Конструкция и исполнение таковы, что в дальних поездках пассажиры, убаюканные плавностью хода, обычно крепко спят. Спали, конечно, и в других машинах, но в «Логане» – особенно сладко и безмятежно. Энергоемкость подвесок вполне достаточная: пока ни разу не довелось услышать стуки буферов сжатия и отбоя.

Общий расход топлива за последний период значительно снизился – сказались долгие пробеги, в которых порой укладывался в 6,2 л/100 км (борткомпьютера нет, рассчитывал по чекам АЗС и показаниям одометра). Ездил и радовался – быстро, комфортно и почти даром. Но вскоре секрет экономии открылся – одометр бессовестно приписывает! Хорошо знакомую трассу, где другие машины «привозили» по 925–930 км пробега, «Логан» растянул почти до тысячи, причем на штатных колесах. А это 7% прибавки к расчетному расходу топлива! То есть реальный расход – 6,6 л/100 км, что, согласитесь, тоже неплохо.

В остальном «Логан» честен и открыт. Стоимость километра пробега составила всего **2,92 рубля** – теперь-то понимаешь, почему машина так востребована в такси. Радует также, что, случись расстаться с ней, не много потеряешь. За наш экземпляр (не бит, не крашен) можно выручить не менее 305 000 рублей. Выходит, с учетом всех потерь (не считая страховок и налогов) каждый километр обойдется в **4,13 рубля** – хороший показатель, который с годами будет только улучшаться. До определенных пределов, конечно. ЗР

ЗОНА МЕЛКОГО РЕМОНТА

Андрей Сидоров



«ЛАДА-ПРИОРА» ВАЗ-217230

- Изготовитель – АВТОВАЗ
- Год выпуска – 2008-й
- В эксплуатации «За рулем» – с декабря 2008 года
- Пробег на момент отчета – 50 000 км
- Предыдущие публикации в журнале – 2009, № 2; 2010, № 1

Прошлой зимой наша «Приора» впала в глубокую спячку – за месяц вынужденного простоя напрочь сел аккумулятор. Сигнализация ли его высосала, сам ли умер от старости – уже не важно. Так или иначе, но замерзший электролит раздул его почти в шар. Подарок от Деда Мороза – новая батарея. К счастью, за все 50 тысяч пробега это единственный случай, когда машина оставалась холодна к моим ласкам и уговорам. Все остальные неисправности можно считать мелкими, поскольку автомобиль не терял способности двигаться.

На морозе отказывается работать стеклоочиститель – очень уж лениво шевелит щетками по стеклу, а если на нем хоть немного снега, то поначалу и вовсе не осиливает. Лишь после десятка-другого вялых взмахов, когда немного разогреется, начинает чистить более-менее сносно. А ведь это уже второй моторедуктор. Первый заменили по гарантии, поскольку двигался еще медленнее. Налицо системная ошибка: сколько ни меняй, на морозе не работает. Не дело покупателя разбираться в причинах – он деньги заплатил, но, похоже, в механизме элементарно застывает смазка.

На холоде и в багажник залезть не так просто: газовые упоры не держат, дверь приходится подпирать специально выструганной палочкой – ее всегда вожу с собой. В теплом гараже все работает нормально. Неужто упоры, как и стеклоочиститель, в тропическом исполнении?

Обивка багажника (верхние углы) постоянно вылезает из-под уплотнителя – скроена уж очень экономно, впритык. К слову, багажник хэтчбека своим скрипом всю душу вынет – ничто не помогает. Слышал от владельцев «десяток», что многие покупали седаны, только чтобы не слышать надоедливого похрустывания и потрескивания. Эта фамильная ворчливость досталась и «Приоре».

Летом «затроил» двигатель – потребовала замены одна катушка зажигания. Осенью взбесился подрулевой переключатель – вместе с поворотниками стал подмигивать дальний свет. Заменили, теперь все работает как положено. Чехол рычага коробки передач не то моль посекла, не то истлел за долгие два года – вряд ли его можно так протереть механизмом, который он, чехол, прикрывает.

Наружная ручка левой задней двери вот-вот развалится. Выступила ржавчина на рычагах

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ «ЛАДЫ-ПРИОРА» (0–50 000 км), руб.

Расходы на содержание (0–30 000 км)	**50 928**
Из них на бензин	45 000
Расходы на содержание (30 000–50 000 км)	**42 330**
Из них на бензин (А95, средний расход – 7,5 л/100 км)	33 000
ТО-30 000 км	1925
АКБ	2350
Катушка зажигания	875
Щетки передние	1300
Щетка задняя	560
Подрулевой переключатель	225
ТО-45 000 км	2095
Общие расходы (0–50 000 км)	93 258
Стоимость 1 км пробега	**1,87**





Пара витков изоленты – и ручка двери будет почти как новая!

Ни соль, ни камни из-под колес на рычаги не попадают – а поди ж ты, ржавеют!

«Кожа» чехла рычага коробки проходилась всего через два года.

До полного облезания еще далеко, но лицо товара уже с изъянами.





стеклоочистителей. И это не единственные оспины на «лице» автомобиля. На капоте из-под краски растут рыжие пятна, хотя на его поверхности нет даже намеков на царапины – какая-то нутряная болезнь!

С переднего бампера краска просто осыпается. Под ней почему-то совсем нет грунтовки. Знающие люди высказали предположение: возможно, эта машина попала в аварию еще на заводе. Ее подправили и подкрасили на напольном конвейере, где устраняют мелкие дефекты. Сделали, конечно, по обходной технологии, без грунтования. В пользу этой версии говорит и то, что подушка безопасности пассажира была прикручена кое-как (ЗР, 2009, № 2). Видимо, она сработала при ударе, а заменили на скорую руку. Возможно, тогда же ее крепление просто не затянули. Но это всего лишь предположение. Ведь ржа появляется и на двери задка, прямо над блестящей накладкой выше номерного знака, – уж ее-то вряд ли шпаклевали-красили косметическим образом.

Работа ABS в целом нравится, но на гребенке, столь обычной для российских дорог, настораживает: машина напрочь отказывается тормозить! Кстати, у нашей «Шкоды», бегающей бок о бок с «Приорой», подобных особенностей не отмечено. Злые языки опять тут как тут: поговаривают, что при адаптации на «приоры» и «калины» бошевскую ABS основательно пощипали для удешевления – лишили части функций, в том числе способности распознавать неровную дорогу. Если это и байка, то уж очень похожая на правду. Как и про «недоразумения» с электроусилителями рулевого управления. На нашей машине с ЭУРом все в порядке, но нет-нет да и придет в редакцию письмо, в котором обладатель новой «Приоры» негодует, что на его машине руль крутится самостоятельно.

Временами педаль сцепления неприятно щелкает-похрустывает, да так ощутимо, будто вот-вот порвется трос привода. Если такое и на вашей машине, не беспокойтесь: это дает о себе знать автоматическая регулировка привода. Значит, слава богу, регулирует!

Несмотря на мелкие замечания, автомобиль бегает довольно резво. Но чем дальше, тем навязчивее мысль, что собран он из третьесортных, а порой и откровенно некондиционных элементов. Успеет ли убежать от своих могильщиков – недорогих иномарок, уже вовсю заявивших права и на бюджетную нишу? «Приора», куда несешься ты? Дай ответ! Не дает ответа... **ЗР**

БОГАТЫЙ НАСЛЕДНИК

Денис Арутюнян

KIA SPORTAGE 2.0 CRDi

- Изготовитель – АВТОТОР, Калининград
- Год выпуска – 2010-й
- В эксплуатации «За рулем» – с ноября 2010 года
- Пробег на момент отчета – 5500 км
- Предыдущие публикации в журнале – 2011, № 1

Позади уже больше пяти тысяч километров, можно подвести первые итоги. Впрочем, считать-то почти нечего – деньги выкладывал только на заправках. Зато впечатлений накопилось немало, особенно в заочном сравнении со старой машиной: автомобиль заметно современнее, технических наворотов в нем множество.

Шестиступенчатый автомат и более мощный, 136-сильный дизель покоряют слаженной работой и дают неплохую разгонную динамику. Да и аппетит у нового «Спортиджа» скромнее, чем у предка.

Подвеска стала чуть жестче. Свой вклад вносят и 18-дюймовые колеса самой дорогой версии.

Стал лучше автоматический климат-контроль. Правда, порой он (видимо, по старой привычке) сбивается с ритма: то ноги греть перестает, то в лицо дунет зарядом холодного воздуха. Выставил направление потоков сам, доверив скорость вентилятора и управление печкой автоматике, – проблемы пропали.



Камера заднего вида – вещь очень удобная... пока чистая. Но в московской слякоти она остается такой очень недолго.

Подогрев задних сидений приводит пассажиров в восторг. Правда, отключить его удается не всегда – нажатая кнопка залипает.



Кожаную отделку салона кто-то назовет практичной: дети не испачкают, животные не испортят. Но есть и ощутимый минус – зимой нужно пережить пять минут холода, пока не раскочегарится подогрев. Отрадно, что греются теперь не только передние кресла, но и задний диван.

Нельзя не отметить ксеноновые фары – свет стал несравнимо лучше. Однако неотключаемый омыватель фар заставляет возить двойной, а то и тройной запас незамерзайки (иной раз пятилитрового бачка хватает лишь на пару дней).

Как бы то ни было, пока новый «Спортидж» проявляет себя с лучшей стороны: просторный, комфортный, стильный и современный автомобиль во многом перещеголял предка. Но главные испытания у него впереди. **ЗР**

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ KIA SPORTAGE 2.0 CRDi (0–5500 км), руб.

Расходы на содержание (0–5500 км)	
Дизтопливо (средний расход – 10,9 л/100 км)	14 295
Стоимость 1 км пробега	2,6

СВЕЧА ДЛЯ НАРОДА

Недорогие свечи зажигания решили испытать **Михаил Колодочкин** и кандидат технических наук, доцент кафедры ДВС Санкт-Петербургского политехнического университета **Александр Шабанов**.

Работодатель пушкинского Балды серьезно пострадал в погоне за дешевизной. И все же очередную экспертизу свечей зажигания мы решили посвятить недорогим изделиям, аналогам наших А17ДВРМ. Ведь именно такие свечи с шестигранником «на 21» поджигают смесь семейству вазовских восьмиклапанных моторов, а также множеству иномарок не первой свежести. А покупать на такие авто что-то утонченно-иридиевое нерационально. Поэтому решили ограничить расходы круглой суммой: не больше 100 рублей за свечу.

Удивило разнообразие в этом ценовом сегменте – множество не только брендов, но и вариантов конструкции. Да и стоимость покупки, даже при жестком ограничении сверху, различалась почти втрое. Что ж, так даже интереснее.

КЛАССИКА И ОРИГИНАЛЬНОСТЬ

Мы закупили по два комплекта каждого типа. Основную массу составили классические одноэлектродные свечи: отечественные марки Tsitron, «японцы» NGK и Denso и «европейцы» (судя по надписям на упаковке) BERU, Ween, HOLA. Но под наш ценовой критерий подошли и несколько не совсем обычных конструкций.

Во-первых, это чуть ли не единственная российская многоэлектродка – ЭЗ-Standard Т17ДВРМ Энгельсского завода, с тремя боковыми электродами. Во-вторых, за означенную сумму мы умудрились купить даже свечи с платиновыми электродами – Bosch Platinum WR7DPX, причем самой интересной схемы: с тонким центральным электродом, полностью утопленным в корпус изолятора. В эту компанию вошел и чешский иттриевый Brisk – с заточенным на конус боковым электродом.

Насколько такие свечи лучше обычных (да и лучше ли?), покажет эксперимент. В качестве планки отсчета при проведении моторных испытаний мы взяли «классику жанра» – одноэлектродные ЭЗ-Standard А17ДВРМ. Сравнение проведем по четырем показателям: стабильность конструктивных параметров, результат комплексных моторных испытаний, экология, работа в нештатных ситуациях.

ЗАЗОРЫ И СОПРОТИВЛЕНИЯ

Для начала свечи обмерили, получив величины предустановленных искровых зазоров и электрических сопротивлений. Зачем? Чтобы сразу отсеять изначально негодные образцы. Таких на сей раз не оказалось (хотя прежде брак попадался). Кроме того, интересно оценить неравномерность конструктивных параметров по каждому бренду: чем она ниже, тем выше уровень производства.

9 место **TSN, TSITRON,** страна не указана



А17ДВРМ	
Зазор	не указан
Ориентировочная цена (за 4 свечи)	140 руб.

(+) Мотор работает, цена самая низкая.

(–) Проиграли всем и во всем.

Свечи, продающиеся в полиэтиленовых пакетиках, то есть практически россыпью, – такое сейчас не везде встретишь! Нечеткая маркировка, большой разброс по сопротивлениям и зазорам сразу вызвали опасения за результат. Применяемость указана на бумажке, прилепленной на пакетике. Увы, явный аутсайдер...



Лучшими оказались NGK, Denso, а также Bosch. К сожалению, Tsitron показал невысокую стабильность, особенно на фоне лидеров.

Закончив с щупами и омметрами, мы перетасовали свечи и сформировали для каждого бренда новые комплекты: назовем их условно «хороший» и «обычный». Первый – из тех свечей, параметры которых наиболее близки к средним по выборке. Второй – из того, что осталось. Задавать уровень отсчета при моторных испытаниях будут два комплекта одноэлектродных свечей ЭЗ-Standard А17ДВРМ.

МОЩНОСТЬ, РАСХОД, ТОКСИЧНОСТЬ

В какой мере качество и особенности свечей способны повлиять на характеристики двигателя? Отлавливать придется считаные проценты, поэтому нужны стендовые условия, чтобы полученные эффекты не съела погрешность измерений. Последовательно ставим каждый комплект на вспрысковой мотор ВАЗ-2111 и в фиксированных режимах оцениваем изменение мощности, расхода топлива и токсичности отработавших газов относительно ЭЗ-Standard А17ДВРМ.

Сначала прогнали на моторе «хорошие» комплекты, затем «обычные». Итоговый результат складывался из достижений обоих наборов. А разброс результатов должен был показать степень зависимости показателей двигателя от стабильности параметров свечей.

Среди классических свечей из «хороших» комплектов разброс по мощности и экономичности сравнительно невелик – до 2...3%, по экологии чуть больше – до 7...9%. А вот «оригиналы» дали заметное улучшение параметров. Наиболее эффективными оказались платиновые Bosch, вторыми пришли на финиш – внимание! – отечественные трехэлектродные ЭЗ-Standard! Тут явно сработал принцип открытой искры, реализуемый в многоэлектродных схемах, о чем мы неоднократно писали (например, ЗР, 2006, № 10).

Brisk оказался только седьмым по моторным показателям. Изюминка этих свечей – иттриевый сплав, но он в основном продлевает ресурс,

8 место — HOLA, Нидерланды

S14	
Зазор	1,1 мм
Ориентировочная цена (за 4 свечи)	175 руб.

(+) Низкая цена, аккуратное исполнение.

(–) Не самая высокая стабильность конструктивных параметров.

Самые дешевые среди импортных свечей. Подробное описание, куча сертификатов – все это хорошо. Особо не блеснули, но будут в самый раз, если хочется порадовать машинку чем-нибудь импортным и недорогим.



7 место — BRISK A-LINE, Чехия



13LR15YCY-1	
Зазор	не указан
Ориентировочная цена	230 руб.

(+) Известный бренд, аккуратное изготовление.

(–) Отсутствие каких-либо ощутимых преимуществ.

Иттриевые свечи с заточенным на конус боковым электродом и увеличенным выступом центрального электрода. Должны прослужить долго, но в наших испытаниях ничего выдающегося не показали. Да и цена не самая привлекательная.



ТЕРМИНОЛОГИЯ И МЕТОДИКА

Внешняя скоростная характеристика. Характеризует изменение мощности (или крутящего момента) двигателя в зависимости от числа оборотов его коленчатого вала при полностью открытой дроссельной заслонке (для бензинового мотора).

Параметр мощности. Рассчитывается как среднее увеличение (уменьшение) мощности на всех замеренных точках внешней скоростной характеристики по отношению к базовому комплекту.

Параметр токсичности (отдельно по компонентам CO, CH, NO_x). Рассчитывается как средние увеличения (уменьшения) содержания указанных токсических компонентов по отношению к базовому комплекту.

Параметр экономичности. Рассчитывается как среднее увеличение (уменьшение) удельного расхода топлива на всех замеренных точках нагрузочных характеристик по отношению к базовому комплекту.

Усредненный моторный показатель аварийный. Принимается равным параметру экономичности.

Усредненный моторный показатель. Рассчитывается как взвешенная сумма параметров мощности и экономичности.

Усредненный показатель токсичности. Рассчитывается как взвешенная сумма параметров токсичности по всем компонентам.

В качестве базового был выбран комплект ЭЗ-Standard А17ДВРМ. Перед расчетом итоговых показателей качества привели к стандартным условиям данные замеров и построили аппроксимации зависимостей, позволяющие использовать одни и те же точки сопоставления по нагрузке.

В каждом виде испытаний участники получали коэффициенты по пятибалльной шкале: 5 баллов за лучший результат и 1 балл – за худший. Остальные оценивались пропорционально положению в таблице.

По итогам четырех видов испытаний определяли сумму коэффициентов (конструктивный, моторный, экологический, аварийный), которая и учитывалась при распределении мест.

не оказывая особого влияния на качество искрообразования. Заточив боковой электрод на конус, конструкторы, по нашему мнению, ошиблись. Подобная форма целесообразна, когда он заканчивается над центральным электродом (так, например, делают NGK и Denso). В этом случае образуется зона локального повышения интенсивности электрического поля и, стало быть, меняются условия искрообразования. А в варианте, предложенном Brisk, боковой электрод далеко выступает за центральный – и поэтому условия образования искры здесь практически не меняются.

Кстати, обратите внимание: при проверке «обычных» комплектов преимущество лидеров выражено сильнее! Потому совет: даже экономя, приглядитесь повнимательнее к лидерам. Чем меньше различаются параметры свечей, тем лучше поедет ваша машина!

ДАЖЕ НЕДОРОГИЕ СВЕЧИ СПОСОБНЫ ИЗМЕНИТЬ ПОВЕДЕНИЕ АВТОМОБИЛЯ.

6 место — BERU, Германия



14R-7DUX	
Зазор	1,1 мм
Ориентировочная цена (за 4 свечи)	280 руб.

\+ Ровное выступление на всех этапах.

– Хотелось бы подешевле.

Свечи классической конструкции с громким именем, при этом не самая высокая цена. Результаты как бы в тени: ни провалов, ни лидерства ни в одной из номинаций. Честно говоря, бренд приучил видеть его в призерах, но мы же специально выискивали, что подешевле.



5 место — WEEN, Нидерланды



121-1370	
Зазор	1,1 мм
Ориентировочная цена (за 4 свечи)	210 руб.

\+ Неплохое соотношение цена/качество.

– Практически ни слова по-русски на блистере.

Малоизвестные в России голландские свечи оказались ровно посередине таблицы, обогнав куда более раскрученные бренды. По стабильности конструктивных параметров эти свечи – четвертые.



4 место — DENSO, Япония



W20EPR-U11	
Зазор	не указан
Ориентировочная цена (за 4 свечи)	380 руб.

\+ Высокая стабильность конструктивных параметров.

– Дороже только Bosch.

Японские свечи проявили себя лидерами в группе классических коллег. Впрочем, определенная оригинальность есть и в них – U-образная выемка на боковом электроде, которая, по мнению фирмы, стабилизирует разряд. Похоже, так оно и есть.



КОГДА ГАСНУТ СВЕЧИ...

Следующие два испытания. Мы всегда подчеркиваем, что за ограниченное время смоделировать в полном объеме все беды реального двигателя – отложения, износ свечей, холодные пуски и т. п. – не удастся. Но можно косвенно оценить устойчивость работы свечей в экстремальных условиях по тому, как они поведут себя при пониженном напряжении в бортовой сети. Например, при 9 В вместо привычных четырнадцати. Само собой, над топливным насосом и электроникой издеваться не будем: нас интересует только разница в поведении свечей. Потому переходим на стенд с карбюраторным мотором. В этих испытаниях участвуют «лучшие».

Итоги подтвердили результаты предыдущей серии – удачнее других выступили платиновые тонкоэлектродные свечи Bosch и отечественные

РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОВЕРКИ СТАБИЛЬНОСТИ КОНСТРУКТИВНЫХ ПАРАМЕТРОВ

Наименование	Промежуточные коэффициенты: по зазорам	Промежуточные коэффициенты: по сопротивлениям	Конструктивный коэффициент
Bosch WR7DPX	4,8	4,8	**4,8**
33-Standard T17ДВРМ 1.0	4,8	4,3	**4,6**
NGK BPR6ES-11	4,9	5,0	**5,0**
Denso W20EPR-U11	4,9	4,9	**4,9**
Ween 121-1370/KMR6C11	4,9	4,5	**4,7**
BERU 14R-7DUX	5,0	4,2	**4,6**
Brisk LR15YCY-1	4,9	3,9	**4,4**
Hola BH7CR11	3,0	4,2	**3,6**
Tsitron A17ДВРМ	1,0	1,0	**1,0**

Примечание. Итоговые конструктивные коэффициенты выставлялись согласно среднему результату измерений зазоров и сопротивлений.

КОМПЛЕКСНЫЕ МОТОРНЫЕ И ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ

Наименование	Усредненный моторный показатель, %: «Хороший» комплект	Усредненный моторный показатель, %: «Обычный» комплект	Моторный коэффициент	Усредненный показатель токсичности, %: «Хороший» комплект	Усредненный показатель токсичности, %: «Обычный» комплект	Экологический коэффициент
Bosch WR7DPX	4,68	6,12	**5,0**	13,11	13,72	**5,0**
33-Standard T17ДВРМ 1.0	3,98	5,52	**4,6**	11,34	12,7	**4,7**
NGK BPR6ES-11	2,94	4,28	**3,9**	7,16	8,67	**3,7**
Denso W20EPR-U11	2,62	3,26	**3,5**	6,36	8,06	**3,5**
Ween 121-1370/KMR6C11	1,94	2,92	**3,2**	4,24	7,63	**3,4**
BERU 14R-7DUX	2,31	3,66	**3,5**	5,51	6,03	**3,2**
Brisk LR15YCY-1	1,65	2,23	**2,9**	5,37	4,18	**3,0**
Hola BH7CR11	1,43	2,1	**2,8**	3,75	6,85	**3,0**
Tsitron A17ДВРМ	–0,45	–1,71	**1,0**	–4,49	–2,86	**1,0**

Примечание. Промежуточные моторный и экологический коэффициенты выставлялись согласно среднему результату испытаний двух комплектов свечей.

РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОВЕРКИ НАДЕЖНОСТИ В НЕШТАТНЫХ УСЛОВИЯХ

Наименование	Результаты испытаний в аварийном режиме: Усредненный моторный показатель аварийный, %	Промежуточный коэффициент	Усредненный показатель токсичности, %	Промежуточный коэффициент	Напряжение прекращения искрообразования, В	Промежуточный коэффициент	Аварийный коэффициент
Bosch WR7DPX	8,87	5,0	11,83	5,0	5,88	5,0	5,0
33-Standard T17ДВРМ 1.0	6,36	4,1	10,81	4,8	6,15	4,3	4,4
NGK BPR6ES-11	4,94	3,7	9,31	4,5	6,06	4,5	4,3
Denso W20EPR-U11	3,22	3,1	5,87	3,8	6,42	3,5	3,5
Ween 121-1370/KMR6C11	4,59	3,5	9,49	4,5	6,33	3,8	4,0
BERU 14R-7DUX	4,89	3,6	7,5	4,2	6,31	3,8	3,9
Brisk LR15YCY-1	5,04	3,7	7,78	4,2	6,2	4,1	4,1
Hola BH7CR11	3,05	3	4,07	3,5	6,48	3,4	3,4
Tsitron A17ДВРМ	–2,75	1	–8,6	1,0	7,34	1	1,0

Примечание. Итоговый аварийный коэффициент выставлялся с учетом трех промежуточных коэффициентов, полученных на всех этапах испытаний при пониженном напряжении.

3 место NGK V-LINE, Франция



№ 13 BPR6ES-11

Зазор **не указан**

Ориентировочная цена (за 4 свечи) **360 руб.**

(+) Высокие результаты во всех номинациях.

(–) Одни из самых дорогих среди классических свечей.

Французский «японец» повел себя хорошо. Первое место по конструктивной стабильности параметров, третье – во всех остальных номинациях. Отметим, что эти обычные, классические свечи тоже относятся к категории V-Line, где мы привыкли видеть канавку в центральном электроде.



2 место ЭЗ-STANDARD, Россия



Т17ДВРМ 1.0

Зазор **1,0 мм**

Ориентировочная цена (за 4 свечи) **230 руб.**

(+) Устойчивое место в первой тройке.

(–) Если бы не разброс параметров, оказались бы... Впрочем, куда уж выше?

Единственный представитель многоэлектродных свечей, попавший в установленный ценовой предел, оказался российским. За вполне доступную цену проявил свои лучшие стороны, заняв вторые места в трех номинациях из четырех!



1 место BOSCH PLATINUM, Германия

WR7DPX

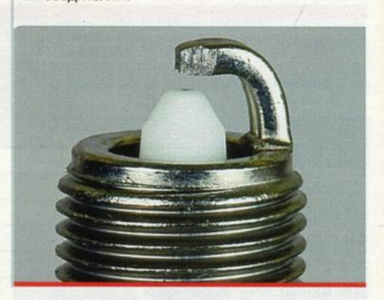
Зазор **1,1 мм**

Ориентировочная цена (за 4 свечи) **400 руб.**

(+) Лидирующие позиции по всем моторным номинациям.

(–) Самые дорогие. Увы, не самые стабильные по параметрам.

Эта фирма всегда умела делать достойные свечи. Лучшие в трех номинациях из четырех – в итоге золото! Немножко удивило только одно: почему по стабильности параметров «немцы» оказались лишь третьими? Но не будем цепляться к победителям.



трехэлектродки. Причем разброс между лидерами и аутсайдерами заметно вырос, особенно по токсичности отработавших газов.

Последний тест. Проверяем, при каком минимальном напряжении питания свечи продолжают искрить. Это испытание подскажет, какая из свечей будет работать до последнего даже при неблагоприятных условиях. Стендовый двигатель выводим на стабильные температурные параметры, а потом плавно понижаем напряжение до полного прекращения искрообразования. Лучший показатель по этому параметру вновь выдал Bosch, сдавшийся только на рубеже 5,88 В. А первым капитулировал Tsitron: 7,34 В.

БАЛДА НЕ СОВСЕМ ПРАВ!

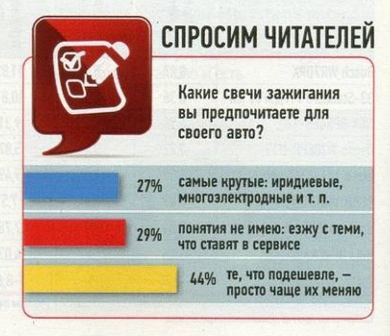
Итоги – в таблицах. Неожиданность, причем приятная, одна: давненько российские изделия не выигрывали наших тестов. А здесь трехэлектродные и при этом недорогие свечи заняли чистое второе место, вклинившись в группу признанных мэтров между Bosch и «японцами». Жаль, что последнее место тоже наше.

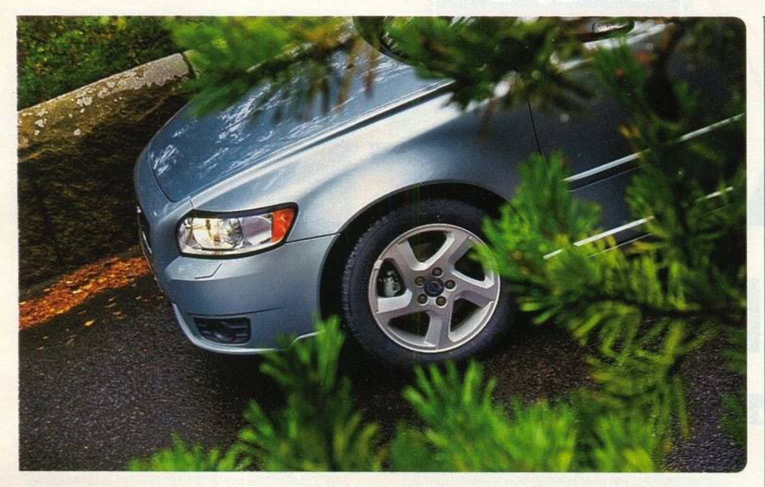
А Балда, представьте себе, был не вполне прав! В погоне за дешевизной иногда удается отыскать и нечто достойное...

ЗР

ИТОГИ ИСПЫТАНИЙ СВЕЧЕЙ ЗАЖИГАНИЯ

Наименование	Коэффициенты				Сумма	Место
	конструктивный	моторный	экологический	аварийный		
Bosch WR7DPX	4,8	5,0	5,0	5,0	19,8	1
ЗЗ-Standard Т17ДВРМ 1.0	4,6	4,6	4,7	4,4	18,3	2
NGK BPR6ES-11	5,0	3,9	3,7	4,3	16,9	3
Denso W20EPR-U11	4,9	3,5	3,5	3,5	15,4	4
Ween 121-1370/KMR6C11	4,7	3,2	3,4	4,0	15,3	5
BERU 14R-7DUX	4,6	3,5	3,2	3,9	15,2	6
Brisk LR15YCY-1	4,4	2,9	3,0	4,1	14,4	7
Hola BH7CR11	3,6	2,8	3,0	3,4	12,8	8
Tsitron A17ДВРМ	1,0	1,0	1,0	1,0	4,0	9





В ЛЕСУ РОДИЛАСЬ

...новая модель летней шины фирмы «Нокиан». Подробности узнал **Павел Леонов**.

Слово «грин» в названии означает вовсе не зеленый цвет новой шины, а ее более дружелюбное отношение к окружающей среде по сравнению с предшественниками и конкурентами. Специально для этой модели была разработана новая смесь протектора, именуемая «полной силикой». В ее состав добавлено масло финской сосны (представленная нам субстанция действительно пахла хвоей), которое уменьшает внутреннее трение и тем самым снижает температуру резиновой смеси. Экологи могут спать спокойно: деревья специально для этих целей не вырубают, необходимый материал получают из отходов бумажного производства.

Новый состав резины, по заверениям производителя, не только помогает существенно продлить жизнь покрышкам, но и уменьшает, по сравнению с предшественницей «Хакка Н», сопротивление качению на 15%, а расход топлива на 3%. Меньше расход – меньше вредных выбросов в атмосферу. Для потребителя польза не самая выдающаяся (экономия примерно 40 л в год, а выбросов меньше на 100 кг), но если переобуть в «Хакка Грин» автомобилистов хотя бы Московской области, порядок цифр впечатлит.

В ЛЕСУ ОНА РОСЛА

...а точнее, доводилась и испытывалась на новом полигоне компании, расположенном на площади 30 га в лесном массиве в окрестностях города Нокиа. Главное новшество испытательного центра – установленная в подземном бункере высокоскоростная цифровая камера (от 2000 до 30 000 кадров в секунду, в зависимости от разрешения), которую от поверхности отделяет прозрачная площадка в асфальте, залитая жидкостью-индикатором. Когда автомобиль наезжает на нее, камера фиксирует форму пятна контакта.

ЗИМОЙ И ЛЕТОМ

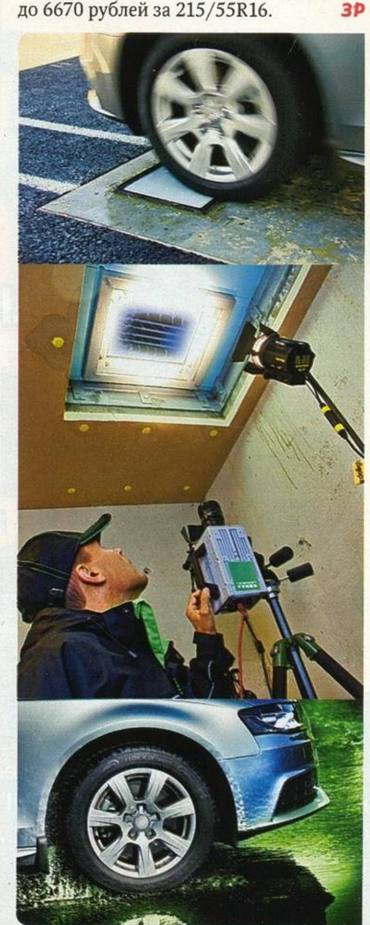
...инженеры работали над новинкой, ведь шины изначально проектировали для стран со сложными климатическими условиями, поэтому особое внимание уделили профилактике аквапланирования. Для этого во внутренней и внешней плечевых зонах между шашками расположили так называемые вентурные канавки, которые за счет особой формы лучше отводят воду из пятна контакта, а сами продольные канавки отполированы и расширены кверху для этих же целей.

Опробовать все эти новшества мы смогли на вышеупомянутом полигоне – производитель подготовил несколько наглядных тестов. В ходе первого предлагалось проехать по тарированной луже на машине, обутой сначала в новые обкатанные шины, а потом в такие же, но изношенные (специальный индикатор на протекторе в виде капельки исчез, а это значит, что остаточная высота равна 4 мм). В первом случае шины всплывали на скорости чуть больше 85 км/ч, во втором – чуть больше 65 км/ч. По словам разработчиков, такое снижение скорости – достойный результат.

В ходе второго теста автомобили, одному из которых поставили «Хакка Грин», а другому – шины из числа ее основных конкурентов, с выключенным зажиганием спускали со специального подиума (в виде горы). И так по три раза – чтобы снизить влияние ветра. На объективность такой тест не претендует, но тем не менее: машина, обутая в новинку, каждый раз проезжала дальше конкурента примерно на 15–20 метров.

СТРОЙНАЯ

...(доступные типоразмеры только от 13 до 16 дюймов), «зеленая» новинка была и остается самой экологичной шиной в модельном ряду компании. Индексы скорости T, H и V. Рекомендованные цены – от 2180 рублей за покрышки размерностью 175/70R13 до 6670 рублей за 215/55R16. ЗР





ЧЕМОДАННОЕ НАСТРОЕНИЕ

Даже когда в путешествие едет небольшая семья – скажем, папа, мама и дитя, – в последнюю секунду обычно выясняется: машина уже забита до отказа, а загрузили только половину барахла... Для спасения нормального отдыха на крышу полезли **Алексей Воробьев-Обухов** и **Михаил Колодочкин**.

Багажник для среднего россиянина – это то, что возвышается на крыше «копейки», ползущей перед вами в левом ряду на дачу. Прикрученный веревками перекошенный диван, древние оконные рамы, ламповый «Рубин» – в общем, держись подаль. Но есть в потоке и другие авто – их венчают обтекаемые сооружения, напоминающие инвентарь для бобслея. Это – боксы.

О транспортировке в боксах диванов и телевизоров речь, конечно, не идет. А вот, к примеру, покататься всей семьей на лыжах такой бокс очень даже поможет, равно как и перевезти значительную часть одежды. А чаще всего – просто поглотит то, что уже никуда не лезет, но может понадобиться... Подобрать подходящую конструкцию несложно: достаточно посетить соответствующий салон и пообщаться с консультантом. А чтобы при этом не выглядеть киношным Ватсоном, нужен небольшой ликбез.

Параметров у будущей покупки довольно много, что не мешает условно разбить все боксы на две группы – мягкие и жесткие. Мягкие напоминают эдакий огромный рюкзак – продавцы неуважительно обзывают их «наборами для шашлыка». Некоторые из таких моделей, например тайваньскую сумку-бокс Forcartex, можно, представьте себе, класть прямо на крышу автомобиля, подложив разве что противоскользящий коврик. Само собой, каждый лишний килограмм может при этом обернуться неприятными для крыши последствиями. Поэтому «нормальные» мягкие боксы кладут, конечно же, на багажник. Последний, как правило, приобретают вместе с боксом под конкретное авто.

Мягкий бокс почти по всем статьям проигрывает жесткому: быстро загрязняется, меньше вмещает, не защищен от несознательных граждан, аэродинамика с ним аховая... Но есть и серьезный плюс, и не только по части экономии средств. Если жесткий бокс обрекает вас на пожизненные проблемы с его хранением, то мягкий можно скрутить в трубочку и куда-нибудь бросить – хоть в багажник, хоть на балкон. Мысленно ставим себе галочку и начинаем изучать жесткие конструкции.

Что хотим возить? Если, скажем, лыжи, то длина покупки должна быть не менее 170 см. А чем бокс длиннее и вместительнее, тем, естественно, выше его цена. За цвет и покрытие тоже придется платить: глянцевый черный или серебристый бокс со специальным покрытием верхней крышки



на 20–35% дороже, чем обычное шершавое изделие. При этом шведское или голландское всегда дороже, чем польское или чешское. Лучшие образцы (например, шведский Thule или голландский Hapro) сделаны из ударо- и морозостойкого пластика, имеют продуманную аэродинамику, открываются в любую сторону, не боятся ни осадков, ни ультрафиолета.

Затруднения при монтаже могут создать антенна на крыше или люк какой-нибудь нестандартной системы, который при открытии серьезно вылезает за верхние габариты машины. Лихо торчащую антенну можно аккуратно придавить брюхом бокса (но очень аккуратно!). Вариант – попытаться сдвинуть бокс вперед или назад, насколько это возможно. У ряда

Бокс «Кёнигсеггу» не повредит – у него, считай, вовсе нет багажника. Но разогнаться до заявленных «трехсот с плюсом» с ним вряд ли удастся.

Сумку-бокс Forcartex SpeedR при желании можно класть прямо на крышу, прикрепив любым доступным способом – например, к багажным поперечинам. Но это исключение из общего правила: большинство мягких боксов располагают на багажниках.



Поперечины, закрепленные на крыше, позволяют установить на них не только бокс, но и велосипед – ширины хватит. Заметим, что антенна, установленная сзади, удобнее – передняя мешает сильнее!





Если автомобиль оборудован релингами, то крепление бокса становится простым и, самое главное, максимально надежным.

К поперечинам бокс обычно крепят с помощью специальных стальных скоб, проходящих через отверстия в его днище.



Удобно, если бокс можно открывать на разные стороны. Ведь нужная вещь по закону подлости обязана лежать в самом дальнем его конце. А так – пожалуйста!

ПРОВЕРКА БОЕМ

Боксы могут оказать негативное влияние на безопасность, экономичность... и сохранность уложенного в них багажа. Поэтому солидные организации, как, например, Автомобильный клуб Германии (ADAC), периодически подвергают их тестам. Проверяются герметичность, надежность крепления и прочность замков при ударе авто о препятствие, влияние на устойчивость при маневрах, ухудшение топливной экономичности. В частности, оказалось, что расход бензина с боксом может вырасти на 2 л/100 км. В тестах 2009 года вода проникла внутрь боксов Mont Blanc Vista, Neumann Whale и Thule Ranger. А вот Kamei Delphin, Atera Xarver и Thule Pacific, напротив, оказались абсолютно водонепроницаемыми. При ударе на скорости всего 30 км/ч «отличился» Mont Blanc Vista 380: его крепления сорвало, багаж вылетел сквозь проломившуюся переднюю стенку... Совет простой: будьте особенно осторожны при резких маневрах и торможении.



моделей предусмотрена выштамповка в днище – как раз на сей случай. С люком дело хуже. Тут все зависит от его кинематики. При самых неудачных раскладах придется выбирать бокс-коротышку или, увы, отказаться от использования люка.

Что касается крепления выбранного бокса, то тут лучше целиком положиться на помощь продавца. Если у вас уже установлена некая багажная система, нужно учесть ширину ее поперечной балки. Очень может быть, что штатные крепления бокса на нее просто не налезут. Кроме того, некоторые автомобили с продольными релингами имеют оригинальные заводские поперечины с ограниченным расстоянием между ними – в этом случае выбор бокса ограничится одним-двумя вариантами. А владельцам универсалов и тому подобных авто, задняя дверь которых открывается вверх, настоятельно советуем убедиться, не касается ли она бокса при движении к верхней точке.

И последнее. При смене автомобиля помните, что старый бокс может вам еще пригодиться! В ряде случаев ограничиваются заменой элементов его крепежа, которые, как правило, продаются отдельно. ЗР

Редакция благодарит компанию «Артемида-2» за помощь в подготовке статьи.

ПРИСВОИТЬ МЕТКУ

Все устройства громкой связи – так официально называют спикерфоны – позволяют разговаривать по телефону, не отрывая рук от руля. А слабо так же, голосом, набрать номер или хотя бы вытащить нужный из списка контактов? Это пробовал сделать **Алексей Воробьев-Обухов**.

Мы проверили четыре модели. Среди огромного числа встраиваемых в противосолнечный козырек спикерфонов именно они предоставляли возможность набирать номер с голоса. Кроме того, мы обратили внимание на дополнительные особенности, выделяющие аппарат на фоне других подобных изделий. Например, один отличился рекордным запасом энергии для автономной работы, другой оказался способным произносить вслух номер звонящего, третий показывает его на дисплее, а четвертый не требует наличия мобильного телефона со встроенной функцией голосового набора.

КАК ОНИ РАБОТАЮТ

Спикерфоны сами никуда не звонят и на вызовы не отвечают: они используют ваш мобильный телефон, соединяясь с ним на частоте 2,4 ГГц через интерфейс Bluetooth. Само собой, он должен быть предусмотрен в телефоне. Обычно для реализации голосового набора спикерфоны используют заложенную в телефон программу. Это означает, что именно в телефоне вы предварительно должны присвоить своим голосом голосовые метки – «прозвища» – нужным контактам. То есть спикерфон выступает лишь в роли ретранслятора голосовой команды. Исключение – Parrot MINIKIT, записывающий эти метки в свою память. Поэтому он может работать и с телефонами без встроенного голосового набора.

Jabra Cruiser 2



Ориентировочная цена **2900 руб.**

Особенность этой модели – во встроенном «дикторе», почти без акцента озвучивающем номер звонящего абонента. Делает он это, быстро перечисляя цифры. Никаких «девятьсот шестнадцать», только «девять-один-шесть». Неофициальные, серые экземпляры могут не иметь русского интерфейса, но это не беда: на сайте производителя можно бесплатно скачать нужную версию. Только не ищите инструкцию по установке в прилагаемом буклете или на сайте: все указания появятся на мониторе компьютера при запуске программы.

А как же голосовой набор? Если в телефоне предусмотрена данная функция, то проблем не будет. Надо только заранее записать своим голосом имена к номерам, то есть присвоить голосовые метки. Хуже придется обладателям самых дешевых и самых дорогих трубок: они не имеют, как правило, функции голосового набора.

Кроме того, встроенный FM-трансмиттер позволяет прослушивать через штатную магнитолу голос вызывающего абонента или музыку, записанную в телефоне.

Для зарядки используется стандартное гнездо мини-USB.

Parrot MINIKIT Slim

ВЫБОР ЗР



Ориентировочная цена **3600 руб.**

С ним можно использовать аппарат без встроенной функции голосового набора – то, что надо для коммуникаторов! Но тонкое стильное устройство французской фирмы следует покупать только у официалов – иначе можно нарваться на нерусифицированную версию. Это важно, ибо модель умеет не только говорить, но и считывать телефонную книгу мобильника. Если аппарат поддерживает экспорт контактов, то Parrot при каждом соединении синхронизирует записи и набирать номер можно голосом. Но только таким образом, как произносит встроенный диктор. А тут имеются сюрпризы. Во-первых, если вы записали фамилию, имя и отчество, произносить придется всё и в той же последовательности. Во-вторых, с Ивановым-Петровым-Сидоровым «француз» справляется легко, а вот имена с буквами «й» и «ь» может воспроизвести, например, как «Бел-мягкий знак-ски-и краткое». Впрочем, можно изменить голосовую метку так, как вам это удобно.

Придуман сервис и для внезапно охрипших: вращая колесико, можно перебрать всю книгу контактов и, нажав его на нужном, осуществить вызов.

Заряжается через стандартное гнездо мини-USB.

Sony Ericsson HCB-150



Ориентировочная цена **2600 руб.**

Этот солидно выглядящий аппарат отличается встроенным дисплеем, на котором отображаются данные вызывающего абонента. Но если контакты в телефоне на кириллице, то прочесть можно лишь номер абонента, не имя. В зависимости от места крепления (а это может быть не только козырек, но и торпедо), надписи на дисплее автоматически ориентируются правильным образом. Размер цифр достаточно крупный, однако на солнце они не видны, лучше все же крепить аппарат на козырек.

Теперь о голосе. Спикерфон мы приобрели в московском магазине, но он не имел русского языка в ПО и произносить записанные кириллицей имена не мог. Впрочем, если переписать их в телефоне латиницей, можно набирать нужный номер, прокручивая колесико, пока заветное имя не появится на дисплее. Голосовой же набор работает только через телефон, так что тут русификация не требуется.

Отметим, что разъем для зарядки и подключения к компьютеру у аппарата особенный, характерный для телефонов этого бренда.

Motorola T215



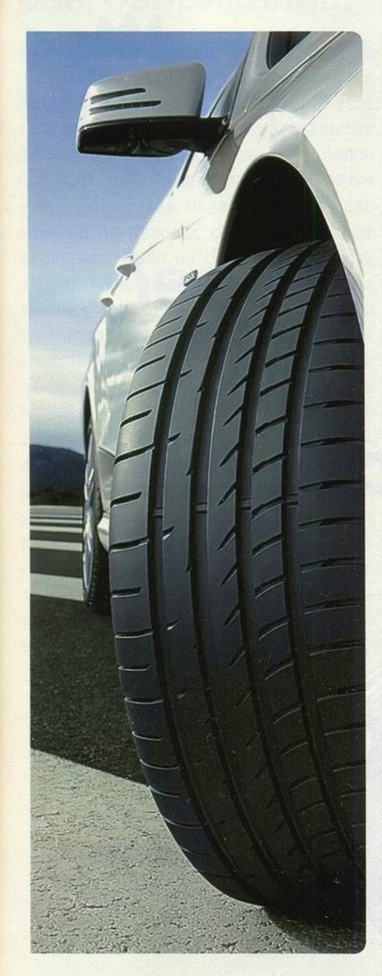
Ориентировочная цена **2100 руб.**

В нашей выборке это самая дешевая модель. Ее сила не в голосе, а в батарее, которая, похоже, занимает все внутреннее пространство аппарата, оставшееся после динамика и микросхемы. Производитель прямо указывает на рекордную автономность спикерфона – 36 часов болтовни или 30 суток ожидания вызова! Динамик мощный, громкий, а вот голосовой вызов – опять лишь через функцию в телефоне.

Гнездо для зарядки выполнено в стандарте «микро-USB», так что можно прикупить и сетевое зарядное устройство, чтобы не мучиться в машине с проводами.

НАШ СОВЕТ

Весьма желательно при выборе спикерфона прямо в магазине проверить его на совместимость с вашим телефоном. В списках совместимых моделей указаны далеко не все. Например, Parrot отлично «договорился» с редким коммуникатором Any Data, но не захотел иметь ничего общего с Motorola EX300.



ВОСЬМОЙ ВЫХОД

Февральские морозы на юге Испании очень похожи на среднерусское лето – на презентацию летних шин Goodyear Eagle F1 Asymmetric 2 **Сергей Мишин** отправился в Севилью.

Первые шины семейства Eagle F1 появились в 1993 году. «Гудиер» сделал ставку на «мокрые» характеристики: сопротивление аквапланированию, торможение и управляемость на скользком покрытии. До недавнего времени семейство состояло из семи последовательно выпущенных моделей. Восьмая, она же второе поколение Asymmetric, увидела свет в начале 2011 года.

Если сравнивать с предшественницей, на 12–13% уменьшилось сопротивление качению, на 5% улучшились тормозные характеристики, возрос ресурс, более четкой стала управляемость. Другими словами, автомобиль на этих шинах станет немного экономичнее, тормозной путь – короче, поведение на дороге – надежнее, а сами шины прослужат дольше, нежели предшествующая модель. Все это благодаря новой рецептуре резиновой смеси, меньше нагревающейся при деформациях, более стойкой к истиранию и при этом лучше контактирующей с асфальтом – и мокрым, и сухим. Блоки протектора при увеличении нагрузки расширяются, увеличивая площадь контакта с асфальтом, что дополнительно улучшает тормозные свойства, а значит, сокращает путь до остановки.

Жесткость в плечевых зонах увеличена двухслойным каркасом с углом пересечения нитей 86°. Этим улучшили четкость реакций и поведение автомобиля в критических режимах. Масса новой шины снижена на 7–12% (в зависимости от размера), что дополнительно уменьшает расход топлива и улучшает плавность хода.

«Ауди-ТТ» не самая подходящая машина для оценки шин на дорогах общего пользования. Широченные низкопрофильные «лапти» (255/35R17) громко шуршат по зернистому асфальту и четко отслеживают неровности. Но для низкого профиля плавность хода приемлемая.

«Ауди-А7», обутым в 255/40R19 100Y, противостояло несколько автомобилей на шинах-конкурентах. На мокрой дороге управляемость практически любой модели «Гудиера» оценю двумя словами: «как всегда». Шины понравились надежным поведением и четко осязаемым началом скольжений. Конкуренты, разумеется, вели себя менее покладисто – ведь на любой презентации шина-виновница торжества не оставляет противникам никаких шансов. Мы расставим оценки только после наших собственных тестов. А пока скажу лишь, что шина удалась, а одним из ее преимуществ назову схожесть реакций на сухом покрытии и на мокром, что, несомненно, понравится будущим покупателям. **ЗР**

ТОВАРЫ ДЛЯ ПУТЕШЕСТВИЙ



Путешествие за тысячи километров начинается с одного шага. Или – с первого нажатия на педаль газа: мы же автомобилисты! Зато сборы могут занять уйму времени. Туристы-профессионалы прекрасно знают, что им потребуется, а вот новичкам могут пригодиться аксессуары, представленные ниже. Цены приведены ориентировочные. Счастливого пути!



ТЕРМОСУМКА

Название говорит само за себя. Внутри умещаются, к примеру, всегда остающиеся упоительно холодными шесть банок с «Фантой». Снаружи несколько кармашков для мелочовки. **500 руб.**

ОРГАНАЙЗЕР ДЛЯ БАГАЖНИКА

Опыт туриста часто определяют умением использовать взятые ненужные вещи вместо забытых нужных. Легко найти те и другие поможет органайзер для багажника. Изготовители рекомендуют его даже для каякинга (все знают, что это такое?). Вещицу можно брать и в магазин в качестве сумки. Вместимость – 66 л. **1600 руб.**





ПОДУШКА-ОДЕЯЛО

Travel blanket дословно переводится как «одеяло путешественника». Это подушка и плед в одном лице: «легким движением руки» одно превращается в другое. Но есть нюанс – либо одно, либо другое... **1200 руб.**

ТУРИСТИЧЕСКОЕ КРЕСЛО

Один веселый англичанин пошутил: мол, в моем возрасте путешествия развивают только зад... «Кресло туристическое складное в чехле» идеально для кратковременного отдыха: берег озера, ланч... Посидел – обратно в чехол, в багажник. И в путь! **3000 руб.**

АВТОМОБИЛЬНАЯ КОФЕВАРКА

Самое приятное в походах – привалы. Автомобильная кофеварка позволит на отдыхе попить кофейку собственного приготовления – пара кружек входит в комплект. Емкость 300 мл, мощность 170 Вт (для 12-вольтовой модели) или 250 Вт (для 24-вольтового варианта). Само собой, варить кофе во время езды не следует... **1000 руб.**



ЧАЙНИК ДЛЯ АВТО

Ближайший родственник автомобильной кофеварки – 12-вольтовый чайник. Мощность та же: 170 Вт (для 12-вольтовой модели) или 250 Вт (для 24-вольтового варианта). **800 руб.**



ОРГАНАЙЗЕР НА СИДЕНЬЕ

«Органайзер на спинку переднего сиденья» – таково официальное название изделия. Дополнительные отделения и кармашки удобны не только в дальнем путешествии. Только пожалейте того, кто едет сзади: не пихайте сюда слишком много! **310 руб.**



МИНИ-ТЕРМОС

Для чего в путешествии термос, объяснять не нужно. Кроха объемом 450 мл займет минимум места. **660 руб.**

Благодарим компанию «Мегалайт-Авто» за помощь в подборе образцов для публикации.

ФЛЯГА

Фляга с карабином, емкость – 750 мл. Она же – «спортивная бутылка», если верить англоязычной надписи. Годится и под горячий чай, и под холодную воду из родника. **380 руб.**

КРУЖКА С ЭЛЕКТРОПОДОГРЕВОМ

Кружка из нержавейки подключается метровым кабелем к гнезду 12 В, сохраняя содержимое теплым даже на ходу. Узкое донышко позволит установить автокружку в панель между сиденьями. **250 руб.**





СТАЦИОНАРНАЯ ШТОРКА

Заднее стекло можно прикрыть с помощью такой конструкции – если заблаговременно прикрутить ее саморезами. **230 руб.**

СЪЕМНАЯ ШТОРКА

Солнцезащитная шторка на заднее стекло. На привале спасет от прямых лучей, да и салон нагреется чуть слабее обычного. **130 руб.**



ОТПУГИВАТЕЛЬ ГРЫЗУНОВ

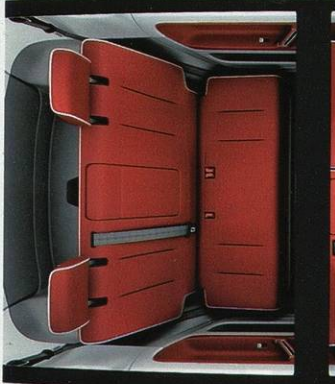
Сражение с мышами не обязательно входит в программу путешествия, но исключать его нельзя. Некоторые виды проводов и шлангов на авто кажутся грызунам очень аппетитными – их визит чреват преждевременным завершением автопробега. Подключите питерское устройство для отпугивания хвостатых гостей к бортовой сети 12 В – должно помочь. **650 руб.**

ИДЕТ БЫЧОК, КАЧАЕТСЯ...

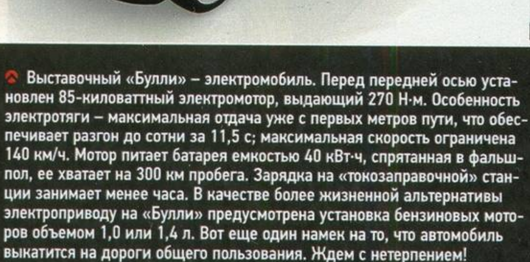
Шестидесятые годы вновь стучатся в дверь! Пока в облике концепт-кара, но его серийные перспективы весьма радужны. «Фольксваген» возрождает легендарный «Булли» – когда-то он стал одним из первых вэнов, покоривших мир. Новичок тоже не промах, считает **Михаил Гзовский**.











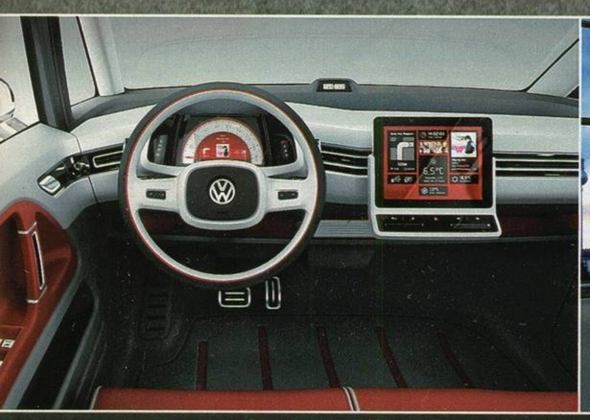
Выставочный «Булли» – электромобиль. Перед передней осью установлен 85-киловаттный электромотор, выдающий 270 Н·м. Особенность электротяги – максимальная отдача уже с первых метров пути, что обеспечивает разгон до сотни за 11,5 с; максимальная скорость ограничена 140 км/ч. Мотор питает батарея емкостью 40 кВт·ч, спрятанная в фальшпол, ее хватает на 300 км пробега. Зарядка на «токозаправочной» станции занимает менее часа. В качестве более жизненной альтернативы электроприводу на «Булли» предусмотрена установка бензиновых моторов объемом 1,0 или 1,4 л. Вот еще один намек на то, что автомобиль выкатится на дороги общего пользования. Ждем с нетерпением!

Интерьер с трехместным передним диваном – дань прошлому. Но теперь диван раскладывается по частям или правая секция прячется в углубление пола. Складываем задний диван и получаем... полноценное спальное место. Хиппи XXI века, это для вас! Объем багажника при шестиместной конфигурации не так уж мал – 370 л. А со сложенным вторым рядом машина готова взять на борт 1600 л поклажи – достаточно, чтобы устроить грандиозную вечеринку на природе. Несмотря на кажущуюся наивность форм, сиденья весьма удобны – проверено автором. По уверению «Фольксвагена», все нормы пассивной безопасности соблюдены в полной мере.





Этот смешной «автобус» – само олицетворение свободы. Автомобиль стал второй легковой моделью послевоенного «Фольксвагена» после «Типа-1», известного миру как «жук», и получил официальное название «Тип-2». Но столь сухое имя влюбленные в него автомобилисты употребляли редко. Машинку величали «булли», «микробусом», «минибусом» и, конечно же, «хиппи-вэном». Расцвет движения хиппи в 1960-е стал золотой эрой для модели. «Тип-2» существовал во множестве вариантов, включая развозной фургон, пикап, кемпер. Машины первого поколения приводил в движение двигатель воздушного охлаждения, расположенный, как и у «Типа-1», сзади: объем 1,1 л, мощность 24 л.с. К моменту снятия с производства в Германии в 1967 году «булли» оснащали 1,5-литровым 54-сильным мотором. Выпуск «Типа-2» продолжался в Бразилии до 1975 года.





Дань моде – планшетник iPad на консоли. В качестве многофункционального дисплея он обеспечивает навигацию и телефонную связь по Bluetooth. В основании держателя iPad сосредоточено управление климат-контролем. Перед глазами водителя полукруг спидометра и цветной дисплей контроля и управления навигацией, бортовым компьютером и развлекательным центром. Аудиосистема американской фирмы «Фендер», известной гитарами и усилителями, выдает, как говорят музыканты, «жирный» звук. Как насчет Джимми Хендрикса и его живого выступления на культовом «Вудстоке» в 1969-м? И погромче!

«Булли» 2011-го немного короче и ниже предшественника (3,99 и 1,70 м соответственно), зато превосходит его по ширине (1,75 м). Как и одна из наиболее популярных и высоко ценимых коллекционерами вариаций – «Самба», концепт щеголяет двухцветным окрасом с характерным V-образным «клювом». Теперь под ним двигатель: «Булли» превратился из заднемоторного в переднеприводный. Несмотря на определенную схожесть с предком, назвать «Булли» ретромобилем не поворачивается язык. Фары, фонари, указатели поворота – на светодиодах, с высокой светоотдачей и энергосберегающими свойствами. Пятая дверь шириной во всю машину гарантирует легкий доступ в багажник.

ТРИ РАЗА «КУ»

Маленький кроссовер «Ауди» ожидают давно. В этом году Q3 наконец пойдет в серию. Информацию о новинке собрал **Кирилл Милешкин**. Рисунок **Петра Перешивайлова**.

Первых покупателей, желавших приобрести компактный кроссовер премиум-сегмента, записал в свои ряды БМВ, предложив модель X1. В Ингольштадте поотстали, но опоздание не столь велико (Q3 обещают показать осенью во Франкфурте), как было с большими «паркетниками».

Автомобиль построен на одной платформе с «Фольксвагеном-Тигуан», оттого и многие конструктивные решения у них схожи. Ожидают как полноприводные версии с муфтой «Халдекс», так и переднеприводные. Гамму бензиновых двигателей составят турбомоторы с непосредственным впрыском мощностью от 140 до 210 л.с. Поговаривают и о заряженной версии с 2,5-литровым пятицилиндровым TFSI мощностью около 300 л.с. Среди дизелей выделяется агрегат с двойным турбонаддувом, выдающий более 200 «лошадей». В базовом варианте модель получит 6-ступенчатую механическую коробку передач, но основной спрос придется на роботизированную 7-ступенчатую трансмиссию S tronic, уже ставшую визитной карточкой автомобилей концерна.

Чуть позже появится версия с электромотором. Только пока неизвестно, какой вариант дойдет до серии – чисто электрический или гибридный. Скорее всего, победит связка 1,4-литрового бензинового TFSI и синхронного электродвигателя (суммарная мощность около 170 л.с.), питающегося от литий-ионных батарей, которые спрятаны под полом багажника. Кстати, уменьшить расход топлива и массу вредных выбросов помогут облегченные кузовные детали из алюминия и углепластика.

Революционными дизайнерскими решениями «Ауди-Q3» не поразит, он лишь развивает идеи вдохновителя современного стиля автомобилей из Ингольштадта Вальтера де Сильвы, впервые реализованные в купе A5. В основе новинки лежит концептуальный «Кросс Купе», показанный на автосалоне в Шанхае еще в 2007 году. Судя по названию прототипа и сильному наклону его задней стойки, «Ауди» готовит не просто «паркетник», а вседорожное купе – а-ля БМВ-X6 или «Инфинити-FX», только в малых формах. Машина будет на 200 мм короче (4,4 м) и на 70 мм поуже (1,8 м) модели Q5. Не исключено, что появится также эффектная трехдверная версия. К этому обязывает и титул купе, и последние тенденции – прямой конкурент «Рейндж-Ровер Эвок» представлен и с таким типом кузова.

Об интерьере пока известно немного, но он точно не обойдется без люксовых атрибутов – например, системы MMI последнего поколения с выезжающим монитором и панелью управления touchpad, навигации с подгружаемыми из интернет-ресурса Google картинками, проекции приборов на ветровое стекло.

Сегмент компактных люкс-кроссоверов только зарождается. У «Ауди-Q3» хороший потенциал, чтобы оказать достойное сопротивление конкурентам в борьбе за покупателей. Главное – ввязаться в бой, а там рынок расставит всех по местам. ЗР



«Ауди-Q3» (осень 2011-го)

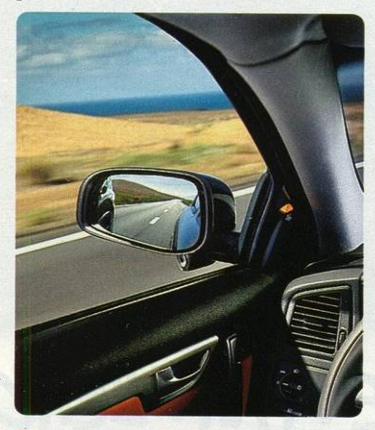
ЗАПИШЕМ В АКТИВ

В этих скромных названиях зашифрованы имена невидимых электронных помощников, спасающих жизнь водителя и пассажиров в экстремальных ситуациях. С ними познакомит **Кирилл Милешкин**.

Историю электронных систем активной безопасности отсчитывают с 70-х годов прошлого века, когда впервые на серийном автомобиле появилась всем известная ныне ABS (Anti-lock Brake System – антиблокировочная тормозная система). Она, пожалуй, единственная, которую все производители автомобилей называют одинаково. Задача – не дать колесам заблокироваться при экстренном торможении, чтобы сохранить контроль над машиной.

Современные ABS неразделимы с системой EBD (Electronic Brake force Distribution), меняющей баланс тормозных сил в зависимости от загрузки автомобиля и сцепления колес с дорогой. Производители не балуют разнообразием в названиях, лишь «Мерседес-Бенц» и «Ауди», как истинные немцы, используют собственную аббревиатуру EBV (Elektronische Bremskraftverteilung) да «Пежо» с типично французской оригинальностью предпочитает иное сочетание букв – REF (Repartiteur Electronique de Freinage).

Следующим этапом стала борьба с буксующими колесами. Тут производители начали оригинальничать, придумывая для противобуксовочных систем (системы контроля тяги) всевозможные названия – например, TCS (Traction Control System) у «Форда», «Хонды», «Мазды», «Опеля»; DTC (Dynamic Traction Control) – у БМВ. Французские производители и представители концерна «Фольксваген» используют сокращение ASR (Automatic Slip Regulation), а «Тойота» – TRC (Traction Control). Методы борьбы прямо противоположны тем, что у ABS: притормозить излишне быстрые колеса для эффективного разгона и надежного сцепления с дорогой. Противобуксовочная система управляет и тягой двигателя, отключая зажигание, уменьшая подачу топлива или прикрывая дроссельную заслонку.

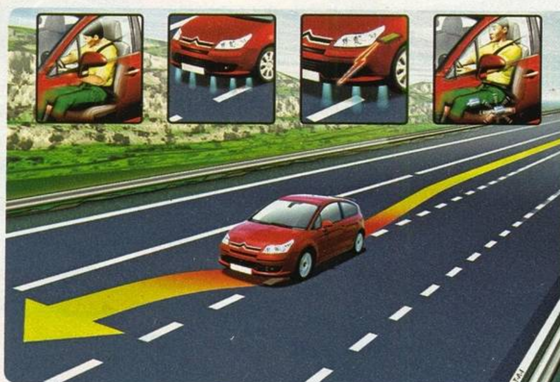


Дополнительный индикатор системы, наблюдающий за перестроениями из ряда в ряд, своевременно предупредит водителя об опасности, даже если соседний автомобиль спрятался в слепой зоне. В плотном городском потоке систему можно отключить, чтобы постоянно мигающая лампочка не отвлекала от управления.

Усилитель экстренного торможения отличает аварийное замедление от штатного и самостоятельно дожимает педаль, добиваясь минимизации тормозного пути. При этом обычно включается аварийная сигнализация или начинают мигать стоп-сигналы, предупреждая движущихся следом об опасности. Если не брать в расчет французов, именующих свою систему AFU (l'Aide au Freinage d'Urgence), то другие названия схожи: EBA (Emergency Brake Assist) говорят «Форд», «Вольво» и «Ленд-Ровер», BAS (Brake Assist System) – «Мицубиси», HBA (Hydraulic Brake Assist) – «Альфа Ромео», а «Ниссан» использует схожую с баскетбольной аббревиатуру NBA (Nissan Brake Assist).

Система курсовой стабилизации призвана пресекать заносы и сносы – разумеется, когда они еще подконтрольны. Некоторые модификации следят за траекторией не только автомобиля, но и прицепа. Электроника ограничивает подачу топлива или выборочно подтормаживает одно колесо или несколько. Самое распространенное название – Electronic Stability Program (ESP) – является торговой маркой

Ситроеновская система AFIL отслеживает положение автомобиля относительно линий разметки. При попытке пересечь их не просигналив указателями поворота включается вибрация подушки сиденья водителя с той стороны, куда отклоняется машина.



Приборы ночного видения распознают объекты в темноте раньше, чем они появятся в свете фар. Часто предоставленная ими фора помогает избежать опасной ситуации на дороге, а порой даже спасает жизнь.





Последнее поколение систем стабилизации действует в сложной ситуации быстрее и точнее даже опытного водителя. Играя тормозами и тягой, электроника быстро исправит ошибку, допущенную человеком, и вернет автомобиль на нужную траекторию.

Адаптивный круиз-контроль использует радар для сканирования пространства перед машиной. Когда дистанция до соседа становится опасно малой, электроника самостоятельно задействует тормоза – вплоть до полной остановки, если потребуется.



компании «Бош», лидера в разработке и производстве таких систем безопасности. Эту аббревиатуру используют «Фольксваген», ФИАТ, «Пежо», «Ситроен», «Мерседес-Бенц», «Опель». Альтернативное название Dynamic Stability Control (DSC) предлагают БМВ и «Мазда», Vehicle Stability Assist (VSA) встречается на «Хонде» и «Акуре», «Форд» устанавливает систему с красивым названием Interactive Vehicle Dynamics (IVD). «Порше» и «Мицубиси» придумали собственные имена – PSM (Porsche Stability Management) и MASC (Mitsubishi Active Stability Control).

Новое поколение активных систем безопасности умеет как «чувствовать», получая информацию от различных датчиков, так и «видеть» обстановку камерами и радарами. Помимо интеллектуального круиз-контроля, поддерживающего не только скорость, но и дистанцию до впереди идущего автомобиля, на некоторые машины устанавливают электронные ассистенты, следящие за дорожной разметкой. При перестроении из ряда в ряд с выключенным указателем поворота на моделях «Ауди» начинает вибрировать руль (Audi Lane Assist), а на «Ситроене» – часть подушки сиденья с соответствующей стороны (AFIL). А в «Инфинити-М» электронный помощник, предотвращающий уход с полосы, – Lane Departure Prevention – даже вмешивается в управление, деликатно подтормаживая то левые, то правые колеса, не давая таким образом автомобилю покинуть занимаемый ряд.

Первой сканер слепых зон применила компания «Вольво» – Blind Spot Information System (BLIS). Светодиоды, встроенные в боковые зеркала заднего вида, сигнализируют о машине, находящейся в соседнем ряду. Но сегодня подобные устройства устанавливают не только шведы. Предупреждать водителя об опасности при перестроении умеют «Инфинити» (Blind Spot Intervention), «Мерседес-Бенц» (Blind Spot Assist), БМВ (Blind Spot Detection в составе Lane Departure Warning).

Одна из самых свежих новинок в сфере борьбы за беззаботную жизнь пешеходов и страховых компаний – система City Safety от «Вольво». На скоростях до 30 км/ч она практически полностью исключает ДТП, включая экстренное торможение, если водитель отвлекся. Этот электронный помощник сканирует объекты на расстоянии до 6 м и обрабатывает поступающие от радара данные 50 раз в секунду. Система распознает не только машины, но и пешеходов, в том числе детей ростом от 80 см.

Автомобили способны видеть и днем и ночью. «Кадиллак» первым, еще в 1999 году, представил систему ночного видения Night Vision. Зоркий помощник информирует водителя об объектах на расстоянии до 300 м. Мерседесовская система Night View Assist Plus, которая и раньше различала в темноте людей на расстоянии 80 м, в новой версии предупреждает об опасности не только водителя, но и самого пешехода. Если нет встречных машин, электроника направляет луч фары на человека, акцентируя тем самым внимание обоих участников движения.

Пассивная безопасность автомобилей уже достигла высокого уровня, а потому кардинально улучшать защитные свойства машины становится неоправданно дорого. Поэтому все разработчики сконцентрировались на электронных системах, помогающих предотвратить аварии. Тенденции очевидны: таких помощников в ближайшие годы станет еще больше. И это логично: лучше бороться с причинами, нежели со следствием. **ЗР**



НА ПОДХВАТЕ

Роботизированные трансмиссии с двумя сцеплениями совмещают в себе достоинства механических и автоматических коробок передач. Геннадий Емелькин не только объясняет – почему, но и рассказывает об интересных особенностях этих агрегатов.

Основные преимущества и недостатки автоматов известны: удобны в повседневной эксплуатации, передачи переключаются без разрыва потока мощности. Но платить за это приходится более высоким расходом топлива и худшей динамикой. С механикой все наоборот: она дешевле, экономичнее, но совершать бесчисленные движения руками и ногами нравится далеко не всем. Выход был найден в роботизированной трансмиссии с двумя сцеплениями. Такой агрегат сам переключает передачи и при этом не уступает ручным коробкам в экономичности.

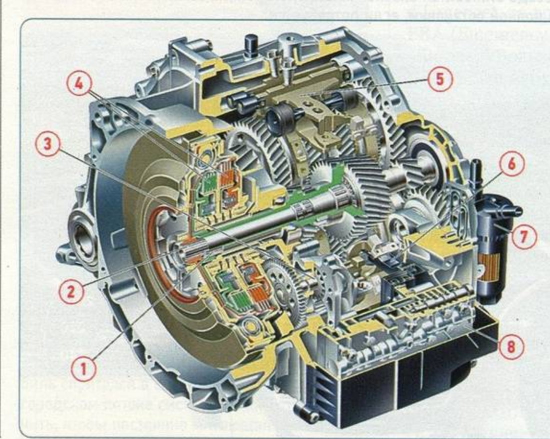
В данном агрегате два ряда передач, каждый соединен с маховиком двигателя через собственное сцепление. Один ряд – это нечетные передачи и задний ход, второй – четные. При разгоне они переключаются последовательно. Автомобиль трогается на первой передаче, а коробка уже держит наготове включенную вторую, только момент через нее не передается – сцепление выключено. Как только понадобится перейти на повышающую передачу, диски первого сцепления разомкнутся, а другого – наоборот, сойдутся. При включенной второй передаче в другом ряду уже наготове третья. Процесс идет быстро, без рывков и разрыва потока мощности. Да и КПД трансмиссии близок к КПД обычной ручной коробки, – отсюда и высокая экономичность.

Алгоритм переключения на понижающие передачи зависит от степени нажатия на акселератор, интенсивности замедления, скорости автомобиля. Например, с шестой коробка может перепрыгнуть сразу на вторую, лишь на долю секунды задержавшись на пятой скорости параллельного ряда.

Сцепления в таких трансмиссиях применяют двух видов: «мокрые» и «сухие». Первые – это муфта с пакетом дисков, смазываемых маслом. Электроника дает команду исполнительным устройствам, гидроцилиндр сжимает диски, муфта замыкается. Для размыкания давление в приводе понижается – и диафрагменная пружина возвращает поршень гидроцилиндра в исходное положение.

«Сухое» сцепление напоминает аналогичное на автомобилях с обычной механической коробкой, только вместо одного узла здесь два. Установлены они последовательно, у каждого свои привод, корзина, ведомый диск. Между сцеплениями – ведущий диск, связанный с маховиком двигателя. Автоматика по очереди дергает то за один рычаг, то за другой, включая сцепления первого или второго валов, – корзина прижимает ведомый диск к ведущему и крутящий момент от двигателя перетекает в коробку.

Как у любой роботизированной коробки, у агрегата с двумя сцеплениями много общего с традиционной



Устройство роботизированной коробки с двумя сцеплениями: 1 – первичный вал четных передач; 2 – первичный вал нечетных передач и заднего хода; 3 – масляный насос; 4 – двойное сцепление; 5 – гидравлический механизм переключения; 6 – датчик включенной передачи; 7 – масляный фильтр; 8 – электрогидравлический блок.

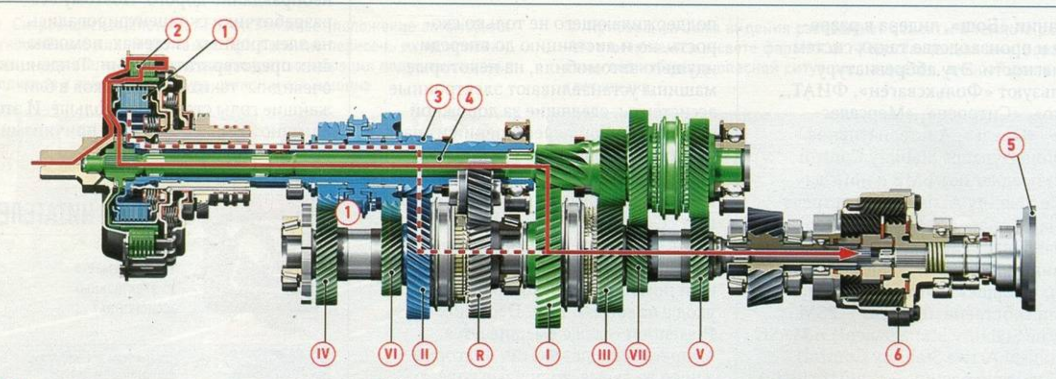
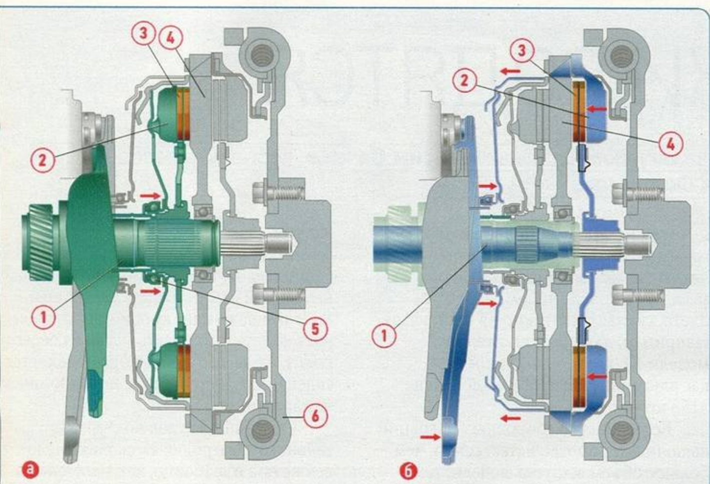


Схема распределения крутящего момента в коробке с двойным сцеплением. Включены первая (сплошная линия) и вторая (прерывистая) передачи, но замкнуто лишь одно сцепление и момент передают только шестерни первой ступени. Вторая ждет, когда электроника переключит сцепление. 1 – сцепление № 1; 2 – сцепление № 2; 3 – первичный вал четных передач; 4 – первичный вал нечетных передач; 5 – привод на колеса; 6 – дифференциал; I–VII – передачи для движения вперед; R – задняя передача.



Принцип работы «сухого» сцепления: а – включено первое сцепление, крутящий момент передается на вал четных передач: 1 – первичный вал четных передач; 2 – нажимной диск; 3 – ведомый диск; 4 – ведущий диск; 5 – выжимной подшипник; 6 – маховик; б – включено второе сцепление, крутящий момент передается на вал нечетных передач: 1 – первичный вал нечетных передач; 2 – нажимной диск; 3 – ведомый диск; 4 – ведущий диск.

механикой. Разве что первичных и вторичных валов тут вдвое больше. Включаются передачи одинаково – соединением скользящей муфты синхронизатора с зубчатым венцом шестерни. Только ступени за водителя переключают гидроцилиндры, двигающие штоки вилок передач. Каждая снабжена датчиком для определения ее положения.

Электрогидравлический блок, упрятанный в картере, объединяет большую часть управляющих элементов. Здесь собраны почти все клапаны, датчики, регуляторы давления и золотники, что существенно сокращает количество разъемов и упрощает сборку. Более того, при эксплуатации характеристики узлов меняются (например изнашиваются диски, стареет масло) – и блок постоянно подстраивается к условиям работы, чтобы переключения оставались плавными и своевременными.

АВТОМОБИЛИ С РОБОТИЗИРОВАННЫМИ КОРОБКАМИ С ДВОЙНЫМ СЦЕПЛЕНИЕМ

Марка	Название коробки
«Фольксваген», «Шкода»	DSG (Direkt Schalt Getriebe или Direct Shift Gearbox)
«Порше»	PDK (Porsche Doppelkupplung)
«Бугатти»	DCT (Dual Clutch Transmission)
«Форд», «Вольво», «Мазда»	PowerShift
«Ауди»	S tronic
«Пежо», «Ситроен»	DCS (Dual Clutch System)
«Мицубиси»	TC-SST (Twin Clutch Sport Shift Transmission)
БМВ	M-DCT (Dual Clutch Transmission)

Система смазки у коробок с двойным сцеплением не только снижает износ трущихся поверхностей, но и отводит тепло от многодисковых муфт (речь, естественно, о коробках с «мокрыми» сцеплениями). Для их охлаждения предусмотрен отдельный контур с радиатором. Регулятор давления с оглядкой на температуру смазки корректирует производительность системы. Чем горячее масло на выходе из муфт, тем выше давление в контуре и интенсивнее охлаждение. В критической ситуации блок управления двигателем даже уменьшает подачу топлива, чтобы снизить нагрузку на коробку. Если это не помогает, то прекращается подача масла к муфтам и диски размыкаются – коробка требует оставить ее в покое на некоторое время. Ситуации, когда робот совсем выходит из строя, довольно редки. Даже при поломке одного из датчиков агрегат просто переходит в аварийный режим (отключается соответствующий ряд передач, машина движется на оставшихся двух или трех скоростях), чтобы автомобиль мог своим ходом добраться до сервиса.

Роботизированные коробки с двойным сцеплением первыми примерили автомобили концерна «Фольксваген». С каждым годом таких агрегатов и моделей, на которые их устанавливают, становится все больше (см. таблицу). Но пока распространение сдерживается тем, что наценка за такую коробку доходит до 10% стоимости авто. ЗР

КАК КОШКИ РОДЯТСЯ

Любопытные особенности производства «ягуаров» разузнал **Максим Сачков**, побывав на заводе в английском местечке Кастл-Бромвич. Фото автора и «Ягуар».

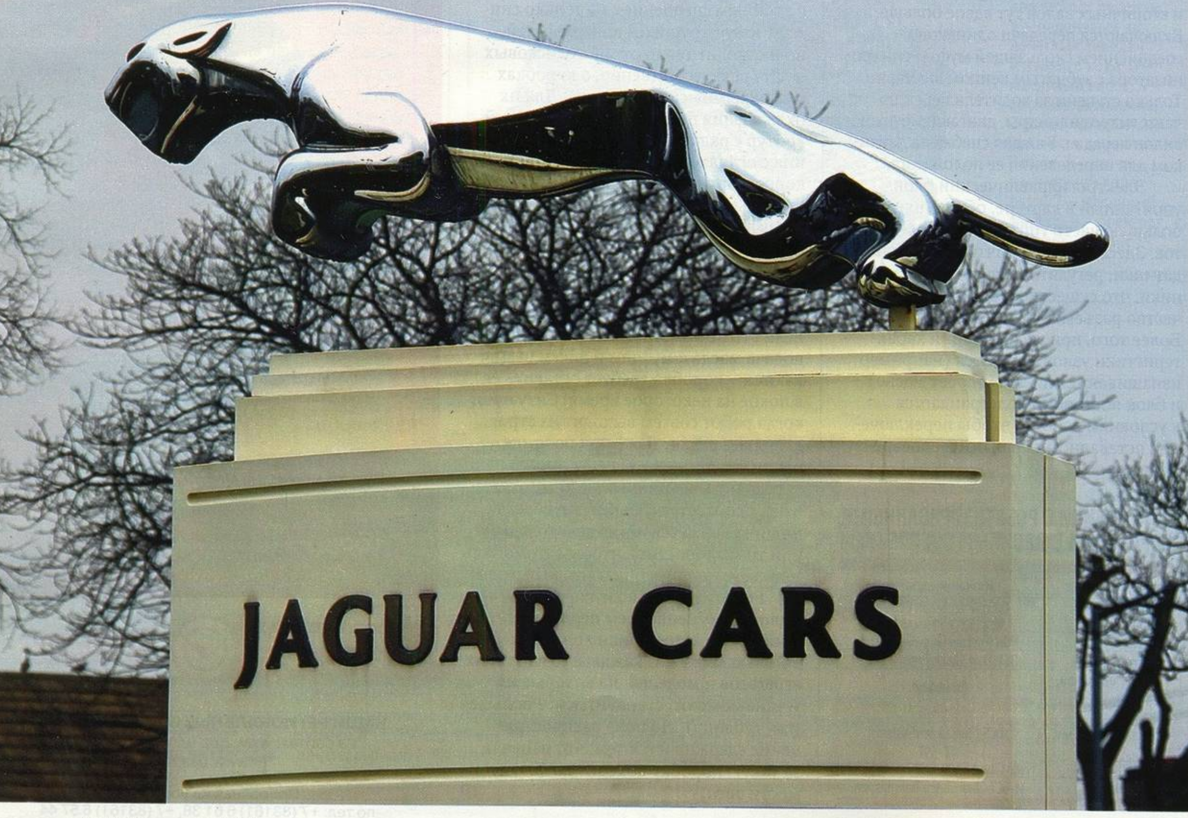
– Дамы и господа! Добро пожаловать в Англию на завод компании «Ягуар». В ближайшие пару часов я ваш гид по предприятию. Следуйте, пожалуйста, за мной, – так встретил группу российских журналистов Гарри Джонсон, старший менеджер по качеству. И пока мы шли до ближайшего цеха, он поведал основные сведения о заводе. Вкратце: здесь выпускают все модели «Ягуара» – XF, XK, XJ. Годовой объем – 150 тыс. автомобилей. Работают в две смены по шесть часов, средняя зарплата 20 тыс. фунтов в год, что для Англии весьма неплохо.

АЛЮМИНИЕВЫЙ КОСТЮМ

Залог грациозности кошки в легкости ее движений. Чтобы «ягуары» не таскали на себе лишние килограммы, многие кузовные детали делают из алюминиевых сплавов и соединяют заклепками. Представляете, сколько их нужно на один кузов? Например, для представительной модели XJ, где весь несущий каркас алюминиевый, их понадобится 3153 штуки.

Большинство сборочных операций выполняют роботы. Естественно, чем больше объем выпуска модели, тем выше автоматизация. Так, на линии XF она составляет 80%, а у менее тиражной XJ – 60%. Люди задействованы там, где могут нанести лишь минимальный ущерб качеству. Вот при мне седовласый господин берет из разных ящиков железки и закладывает в кондуктор. На всех элементах специальный клей-герметик, не только облегчающий установку, но и служащий потом дополнительной шумо- и виброизоляцией. Рабочий нажимает кнопку, робот забирает кондуктор с заготовками за перегородку, из-за которой вскоре появляется склепанная дверь. На все понадобилось четыре минуты.

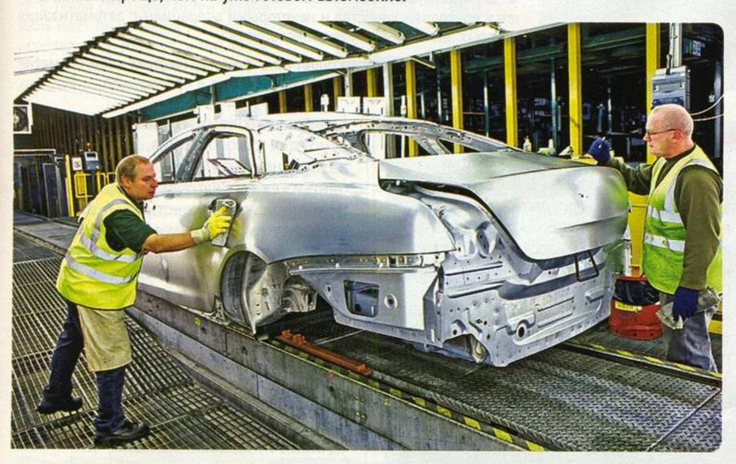
Собранный кузов подвергают тщательному контролю. Несколько человек нежно и любовно, как маленького котенка, гладят его по крыше, бокам, капоту, разглядывают под лампами с разным светопреломлением, выискивая возможные дефекты. И если на них натыкаются, кузов отправляют в соседний цех, где проводят работу над ошибками.





Автомобиль почти готов. Двери навесят в последнюю очередь. Приглядитесь к тормозным механизмам – они упакованы в чехлы с антикоррозионным покрытием. С ними «ягуары» проходят не только стендовые испытания, но и низкоскоростной тест на полигоне.

Еще до сборки и окраски кузов проходит тщательный контроль. Огрехи на этом этапе исправить намного проще, чем на уже готовом автомобиле.

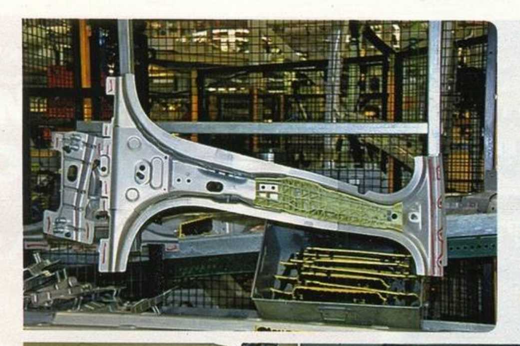


КУЗОВ ОБРАСТАЕТ

В цехе сборки мы остановились около стеклянного куба, внутри которого вклеивают стекла в панорамные крыши. Люди сюда заходят лишь для отладки оборудования и устранения неисправностей – сам процесс автоматизирован. С противоположной стороны появляется кузов, робот просыпается, выхватывает из ящика стекло и переносит на стенд для центровки, чтобы потом точно установить в проем. Далее, подогрев стекло до 34 °С, аккуратно наносит на кант клей и вкладывает в крышу. Интересно, сколько времени уходит у сервисменов на ручную замену стекла? Автоматика на заводе «Ягуар» управляется за две с половиной минуты.

Никогда не думал, что робот умеет даже приклеивать уплотнители к дверям. Все, что требуется от человека, – заправить резинку в кассету и отдать ее механическому рабочему. Тот срывает с клеящего слоя защитную ленту и оборачивает уплотнитель вокруг двери. Настолько быстро, что просто не успеваешь следить за процессом.

Безусловно, большинство узлов и агрегатов приходит с других заводов уже собранными, как, например, двигатели, коробки передач, элементы интерьера, бамперы. Некоторые элементы делают на этой же территории, но в соседнем цеху. Кстати, передние панели, которые автоматы устанавливают играючи, весят в сборе 54 кг. Проходим мимо упаковок



Ради акустического эффекта в стойку двери вживляют нейлоновые вставки. Они помогают формировать сочный и приятный звук, когда хлопаешь дверью. Перед установкой «камертон» нагревают до 180 °С и приклеивают к алюминию.



Большинство «работников» на заводе – роботы. Люди занимаются контролем качества и некоторыми операциями, автоматизация которых экономически нецелесообразна.

На разогретое стекло робот по периметру наносит клей-герметик и с точностью до миллиметра вкладывает в проем.

ОТ ИСТОКОВ ДО ИТОГОВ

Если будете в английском местечке Ковентри, обязательно посетите исторический центр Jaguar Daimler Heritage Trust. Здесь собрано около сотни моделей, сыгравших главные роли в истории марки «Ягуар». От колясок для мотоциклов, с которых в начале 20-х годов прошлого века начинали свою деятельность основатели фирмы (тогда она называлась «Свэллоу Сайдкарс») Уильям Лайонс и Уильям Уолмсли, до автомобилей, принимавших участие в гонках Формулы-1. Все экспонаты заслуживают отдельного рассказа, вот лишь некоторые: модель «Остин-7» с оригинальным кузовом «Свэллоу Сайдкарс» – первый опыт компании в автобизнесе, «SS-Ягуар 2½ литра Салун» – первый автомобиль под маркой «Ягуар» (на фото), гоночный XJ13, сделанный в 1966 году для участия в «Ле-Мане», яркая палитра модели E-Type, отпраздновавшей этом году полувековой юбилей.

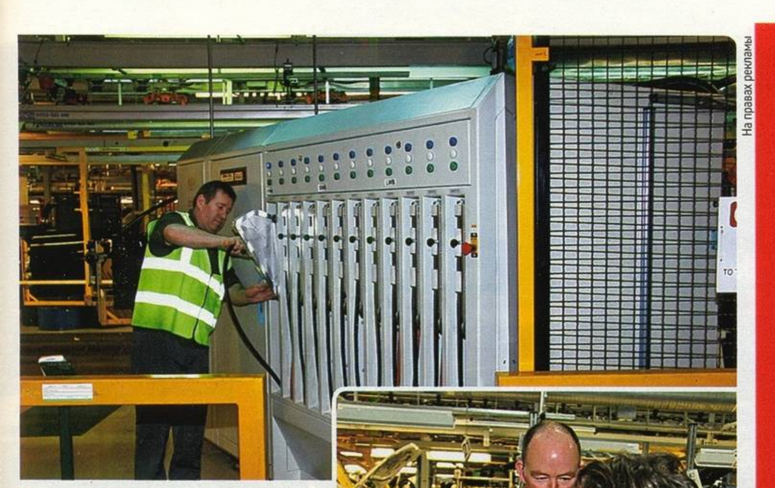


с амортизаторами: на каждой помечено, для какого рынка. Вот эти предназначены для Индии, там условия одни из самых сложных, поэтому и контроль очень жесткий. А на выходе встретили машину для России – место будущей прописки стояло в паспорте, с которым автомобиль идет по конвейеру и куда заносят все замечания. Им оказался XJ с трехлитровым бензиновым двигателем, который начали у нас продавать с 1 апреля этого года.

НА ПРОВЕРКУ СТАНОВИСЬ!

Похоже, выходному контролю здесь уделяют не меньше времени, чем сборке. Любопытные показатели: у 96% готовых автомобилей тестируют электронику, а 92% подвергаются проверке почти всех агрегатов и систем. Начинают с визуального контроля, внимательно осматривая машину, выявляя огрехи сборки. Дальше новорожденный «Ягуар» отправляется на беговые барабаны, где на «дистанции» 6,5 км проверяют двигатель и коробку.

Переходим к водным процедурам. Тест на герметичность салона и багажника, а также на влагозащищенность узлов и агрегатов проводят в отдельной камере, где автомобиль со всех сторон окатывают струями воды. Для пущей надежности этой проверки платформу, на которой установлен «Ягуар», наклоняют под разными углами. А после «дождя» внимательно ощупывают



Сборочный участок, где приклеивают уплотнители к дверям. Задача рабочего – заправить резинку в кассету. Дальше автоматика все сделает сама.

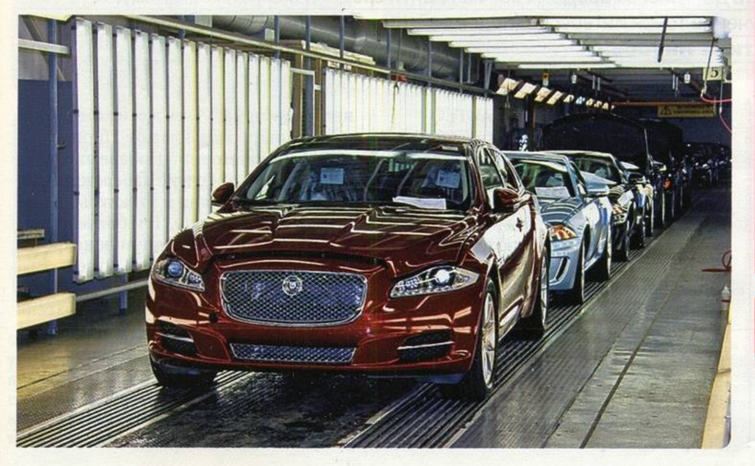
С такой спецификацией автомобиль идет по конвейеру. В ней все необходимые данные, в том числе о рынке сбыта. Угадайте – где будет жить этот «Ягуар»?

и осматривают весь автомобиль в поисках капелек и лужиц.

В кузовном цехе неокрашенный кузов проверяли на вмятины и качество стыковки деталей. На выходе готового автомобиля выискивают дефекты лакокрасочного покрытия. Кроме того, в соседней лаборатории – шумовой, где стены выложены звукоизолирующими панелями, опытные слухачи оценивают звуки, которые издает закрывающееся окно или хлопающая дверь.

Затем машину покрывают защитным восковым слоем, но прежде, чем попасть к дилеру, она проходит низкоскоростной динамический тест на заводском полигоне. На 200-метровой полосе препятствий выясняют, не скрипят ли детали интерьера, не издают ли посторонних звуков подвеска и рулевое управление, не осталось ли еще что-то незамеченным в ходе стендовых тестов.

На сборку одного автомобиля уходит около полутора суток. За это время машина успевает побывать на 92 постах. Довольно долгий путь, чтобы новорожденному «Ягуару» появиться на свет. Видимо, породистые кошки скоро не рождаются. ЗР





ОГНИ ЧУЖОГО ГОРОДА

С помощью навигатора легко доехать до чужого города. А вот как найти среди его огней гостиницу, ресторан, музеи? Углубившись в изучение точек интересов (по английски – Point Of Interest, POI), ответ искал **Денис Арутюнян**. Фото **Константина Якубова**.

Что же такое POI? Система, прописанная в навигаторе, поможет быстро найти в незнакомом городе ближайшие больницу, магазин, кинотеатр и т. п. Но все это в теории – а как на деле?

ВАШ МИР

Для первой оценки возьмем прибор с одной из самых популярных навигационных оболочек iGo и картами России и Европы от NAVTEQ. Кстати, только эта программа позволяет использовать библиотеки POI разных производителей. На тестовом аппарате нашей стране посвящено два файла – от компаний NAVTEQ и TeleAtlas. Значит, база данных будет полнее. Впрочем, это лишь полдела: не менее важно, чтобы нужный объект было легко найти.

С этим у iGo проблем нет: в первую очередь пользователю предлагают типичные для путешественника-автомобилиста запросы: АЗС, парковки, рестораны и гостиницы. Можно перейти в более глубокий поиск – вдоль проложенного маршрута, рядом с текущей или конечной позицией, а также в определенном городе. Конечно, выбор объектов интереса не ограничен жизненно необходимыми. И все же некоторые позиции озадачивают. Простой пример: в категории «Побережье» скрываются отнюдь не набережные и пляжи, а пристани и яхтклубы. Впрочем, это мелочи. Тем более что поставить программу в тупик непросто. Найти аэропорт, цирк, музей и гостиницу – с подобными задачами iGo справляется на «отлично». Но если захочется отъехать от города, могут начаться сложности. Например, хотите отыскать монастырь Оптина Пустынь? После нескольких неудач решение нашлось: путем поиска по имени объекта около текущей позиции.





Отечественный «Навител» в очередной раз огорчил неудобным меню. Зато категории точек интересов прописаны как надо. А уж их количество как в поиске, так и на карте заслуживает самой высокой оценки.

ИСКАТЬ ПО-РУССКИ

А как обстоят дела с POI у чисто русских оболочек? Вот аппарат с программой «Навител-Навигатор». Здесь карты России собственной разработки, база данных по точкам – тоже. И это заметно: импортные продукты стараются не грузить водителя обилием ярлычков на экране, а «Навител» буквально пестрит ими. Здесь есть всё: рестораны и автосервисы, больницы и кладбища, религиозные организации, магазины, парковки... Причем если зарубежные аналоги хорошо знают только Москву и Питер, то здесь можно найти точки интереса даже в отдаленных городках.

Но система поиска, как и общая структура меню, в «Навителе» не образец. На главном экране вместо всем известной аббревиатуры POI мы нашли только загадочный пункт «Ближайшие». Видимо, это слово, по мнению разработчиков, является синонимом точек интересов. Поиск возле заданной точки тоже выглядит довольно странно. Сначала надо выбрать пункт «рядом с курсором»,







Поиск POI в iGo реализован не только удобно и логично (за исключением некоторых пунктов), но и красиво. Кому-то не понравится, что на основном экране карты нет ярлычков интересных мест. Но их можно посмотреть в режиме «около текущей позиции».

РАДАРНЫЙ КОНТАКТ

Классическая навигационная программа не единственное подспорье при ориентации в незнакомом городе. Обладателям мобильных устройств в сложной ситуации помогут электронные путеводители или программы-«радары».

В качестве первого можно выбрать сразу несколько программ (например, GoTo для Android или mTrip для iPhone). Чтобы не скачивать базу POI и карту на месте с бешеными тарифами роуминга, лучше загрузить информацию о нужном городе заранее. В результате получите не только навигатор с пешеходным режимом, но и подробное, с фотографиями (а иногда и с отзывами других пользователей) описание интересных мест. Некоторые компании прилагают еще и схемы общественного транспорта.

По-другому работают «радары». Запустив, например, на Android-устройстве приложение Qype Radar в незнакомом месте, достаточно задать категорию поиска (рестораны, отели, музеи и т. д.) и подключиться к Интернету. Программа сама найдет ближайшие точки и покажет дорогу к ним. Правда, наполнение таких баз данных порой оставляет желать лучшего. Да и подключаться к Сети за границей накладно.



Встроенный навигатор «КИА-Спортидж» оснащен неплохой базой POI и толковой системой поиска. Небольшие ярлычки на карте дают прекрасную информацию и одновременно не отвлекают от вождения. Вдобавок их можно отфильтровать, убрав ненужные. При поездке за рубеж проблем тоже нет: сервис POI доступен в полном объеме.

КТО НА НОВЕНЬКОГО?

Импортные навигаторы составляют основу ассортимента российских магазинов. Однако появляются и продукты отечественного производства. Например, GPS-устройства Roda Gem производства питерской фирмы «Рода». В основе аппарата не совсем привычное решение: процессор МТК ARM 11 с тактовой частотой 468 МГц, за обработку спутникового сигнала отвечает чип МТК МТ3328. Навигатор оснащен съемным аккумулятором емкостью 900 мА·ч, гнездом для SIM-карты и 5-дюймовым экраном с разрешением 800×480. В память объемом 2 Гбайт производитель устанавливает программу «СитиГид» с картами России и Украины.

Скептики могут сказать, что для столь высокого разрешения экрана производительности процессора недостаточно. Но короткое знакомство развеяло сомнения: аппарат работает быстро, графика не тормозит. Подкачала только цена: пока меньше чем за 6500 руб. купить этот «всего лишь» навигатор не удастся.





Хотите коммуникатор со встроенным GPS-навигатором, но боитесь, что он вам не по карману? Тогда присмотритесь к новинке Highscreen Cosmo. Смартфон на платформе Android 2.2 с процессором Qualcomm с тактовой частотой 600 МГц оснащен 3,2-дюймовым емкостным экраном разрешением 320×480, литий-ионным аккумулятором емкостью 1500 мА·ч, FM-радио, Bluetooth и Wi-Fi. Согласитесь, начинка для бюджетного аппарата вполне достойная. Есть у него и своя «фишка»: нижний торец телефона выполнен как большой разноцветный светодиодный индикатор, который информирует владельца о том или ином событии. Не забыли и о навигации – в устройство можно закачать любую программу, сам же производитель устанавливает пакет iDa с электронным ключом на 90 дней. Ну а самое приятное – скромная цена: в Москве полноценный коммуникатор можно купить в среднем за 8000 руб.

затем ткнуть в неприметный треугольничек внизу экрана. Зато больше придраться не к чему – структура поиска позволяет найти нужный объект быстро и уверенно.

Еще один минус: «Навител», как и большинство других отечественных навигационных программ, отлично ориентируется на родине, но в заграничное турне с ним ехать бессмысленно. В лучшем случае найдете карты Прибалтики и Финляндии.

УГАДАЙ

Задумав оценить возможности штатных навигационных систем, мы взяли для примера редакционный «КИА-Спортидж» – в память его GPS-навигатора загружена программа NAVTEQ. С первых минут интегрированный «поводырь» подкупает удобством пользования. Но есть и немалый минус, и касается он именно КИА: в отличие от большинства других автопроизводителей, предлагающих встроенные навигаторы, корейцы не поскупились на полный набор карт стран Европы, но зато сэкономили на русификации. С этим и связаны основные проблемы при поиске точек интереса.

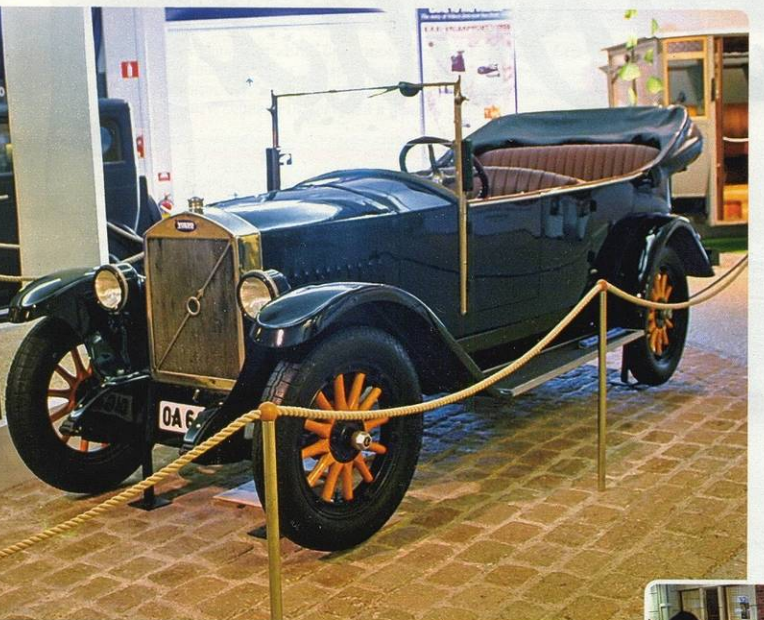
На первый взгляд, все просто: предусмотрены поиск по названию, выбор категорий. Но результаты обработки «быстрого» запроса выстраиваются в длиннющий список – пока его пролистаешь, времени уйдет немало. Зато разбивка по группам разумная: приоритет отдан именно нуждам автомобилиста (заправки, стоянки, фирменные СТО). Прочие объекты также рассортированы логично. Но крайне мешает отсутствие кириллицы. Желание найти цирк превратилось в неразрешимую задачу. Вводим по-английски: *circus*. Неверно. Пробуем другие варианты. В итоге оказалось – никогда не догадаетесь! – *tsirk*. Всплывшая в категории «Театры» мешанина букв и вовсе поставила в тупик: что же это такое – *tsdkzd*? Разгадка – Центральный дом культуры железнодорожников. И таких примеров множество.

Но само наполнение базы данных очень неплохое. Да и навигатор без затруднений отыскал почти все тестовые точки. Кое в чем он оказался явно сильнее конкурентов. Например, не просто нашел все московские аэропорты, но даже показал зоны прилета и вылета. И хотя он, как и другие «поводыри», пока далек от совершенства, уже сейчас можно констатировать, что с современным навигатором, оснащенным базой точек интересов, не пропадешь ни на отдыхе, ни в деловой поездке. ЗР

ЗАСТЫВШЕЕ ДВИЖЕНИЕ

«Вольво» в переводе с латыни означает «я качусь». В таком случае экспозиция музея шведской корпорации – это гимн застывшему движению, считает **Дмитрий Федоров**. Фото автора.

Еще двадцать лет назад у «Вольво» не было нормальной исторической экспозиции. Собственно говоря, автомобили из прошлого в собственности компании имелись, однако были раскиданы по самым разным заводам и ангарам. Коллекция формировалась едва ли не с самого момента образования марки в 1927 году, но только когда она разрослась под полусотню автомобилей, грузовиков и автобусов, решили обеспечить ей постоянную дислокацию. Открытый в 1995 году музей расположился на острове Хисинген, в промышленной зоне Гётеборга, где с самого начала находились вольвовские заводы. Формально музей принадлежит корпорации Volvo AB, которая занимается производством грузовиков, автобусов, судовых двигателей и авиационных компонентов. Легковые машины с момента продажи этого отделения «Форду» в 1999 году к ней вроде бы уже не относятся, тем не менее занимают центральное место в экспозиции. На данный момент только легковых моделей в музее почти 80 штук. И это не считая двух десятков образцов прочей техники, включая судовые и авиационные двигатели и даже два боевых самолета СААБ. Как они оказались здесь? Просто на них в свое время устанавливали двигатели марки «Вольво». ЗР





В начале 1950-х, вдохновившись успехами своих автомобилей на рынке США, руководство шведской компании решило наделить их броской внешностью и престижным имиджем в заокеанском вкусе. В 1952 году построили опытный образец под названием «Филип», внешне явно напоминавший американский «Кайзер». Однако машина с мотором V8 собственной разработки получилась слишком дорогой и в серию не пошла. Но наследие «Филипа» не пропало – похожий мотор вскоре стали предлагать для грузовиков и моторных лодок.

Вот он, первый «Вольво-OV4» из числа десяти предсерийных образцов, собранных компанией «Галко» в Стокгольме (завод «Вольво» к тому моменту еще не был открыт). В обозначении машины скрыта краткая характеристика: «открытый автомобиль, четырехцилиндровый». Иногда эту модель называют «Якобом» – по прозвищу одного из опытных образцов, собранного 25 июля 1926 года, в день святого Якоба. Первые серийные машины скатились с собственного конвейера «Вольво» только 14 апреля 1927 года – теперь эта дата считается официальным днем рождения фирмы.



В 1956 году шведская фирма попыталась впервые выйти на рынок спортивных машин. Родстер P1900 щеголял сделанным из фибергласа открытым кузовом, чем сильно напоминал американский «Шевроле-Корвет». Правда, особой динамикой шведский спорткар не отличался – чего ожидать от серийного 1,4-литрового двигателя мощностью 70 сил! Да и качество изготовления необычного кузова было не ахти. В итоге, построив всего 68 машин, программу свернули – чтобы репутация фирмы не пострадала.



А вот что получилось, когда отказались от проекта «Филип». Новинка, представленная в 1956 году, основывалась на предыдущих моделях (даже колесная база была той же), но кузов у нее совершенно оригинальный. Машине хотели дать название «Амазон», но выяснилось, что его уже зарегистрировала немецкая мотофирма «Крайдлер». Договорились, что «Амазоном» модель будет именоваться только у себя дома, а на всех остальных рынках она стала известна как 120-я серия.

Нынешнее подразделение «Вольво констракшн», отвечающее за производство строительной техники, ведет свою историю с 1950 года, когда шведский автопроизводитель приобрел фирму «Болиндер-Мунктелль» (Bolinder-Munktell, BM), занимавшуюся выпуском разнообразных двигателей и сельхозмашин. Вскоре компанию переориентировали на строительную технику, и марка «BM-Вольво» быстро завоевала отличную репутацию во всем мире. На фото – погрузчик модели H10 1954 года из так называемого переходного периода, когда спецтехника еще создавалась на базе обычных тракторов.



Тяжелый «Вольво-Титан» в 1954 году стал первым в мире серийным грузовиком, снабженным турбонаддувом. Конечно, этот метод повышения отдачи двигателя был известен и раньше, но в основном по морской, авиа- и железнодорожной технике. Применение небольшого турбонагнетателя на дизельном моторе грузовика принесло свои плоды – при увеличении массы мотора всего на 25 кг его отдача повысилась со 150 до 185 л.с.





Долгое время производство тракторов (как под собственной маркой, так и под обозначением «BM-Вольво») было для шведского концерна одним из приоритетных направлений. Со временем этот бизнес сделался менее прибыльным, и в 1984 году от него избавились, продав ставшее непрофильным отделение финскому концерну «Валмет». На фото – трактор из золотой поры сельхозтехники «Вольво», модель T-24 1956 года.

Вторая попытка сделать шведский спорткар оказалась куда более удачной. Дизайн модели P1800 создавался в стенах итальянского ателье «Пьетро Фруа», но отвечал за него работавший там швед, сын технического консультанта «Вольво». Когда работу над машиной уже завершили, оказалось, что ее негде производить. К счастью, нашелся подрядчик – британская фирма «Дженсен», располагавшая свободными площадями. Но качество английской сборки оказалось не лучшим, поэтому под выпуск купе все-таки нашли место в Швеции. Стоила машина дорого, почти как «Ягуар E-Type», но зато получила отличный промоушн в телесериале «Святой» с Роджером Муром в главной роли.

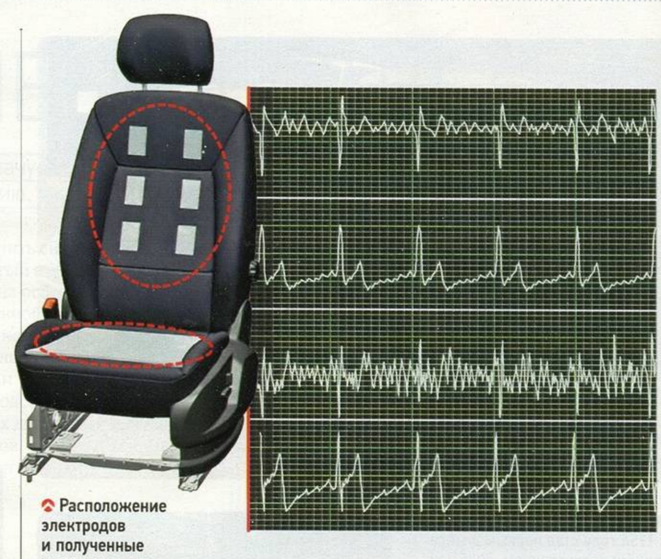


В начале 1970-х резко вырос интерес к системам, помогающим избежать аварии или, по крайней мере, уменьшающим тяжесть ее последствий. Все крупные фирмы начали строить прототипы «безопасных» машин. «Вольво», впервые в мире внедрившая ремни безопасности и продолжавшая активно разрабатывать эту тему, конечно, не могла остаться в стороне. Ее экспериментальный образец VESC уже в 1972 году мог похвастаться ABS, подушками безопасности, автоматически выдвигаемыми из кресел подголовниками и даже камерой заднего обзора, сделанной, конечно, на уровне тогдашнего развития технологий.

НА СЕРДЦЕ НЕ ЖАЛУЕТЕСЬ?

Редко, но регулярно появляются сообщения о тяжелых авариях, причиной которых стал внезапный инфаркт водителя. Предрейсовый медицинский контроль проходят далеко не все, да и выявит он разве что повышенное давление. А вот полная телеметрия водителя – как для космонавта – даст возможность, вовремя распознав нарушение сердечного ритма, не только выдать предупреждающий сигнал, но и принудительно остановить автомобиль, вызвать скорую. При нынешнем уровне техники в этом нет ничего сложного. Но многие ли согласятся ездить с наклеенными электродами и идущими от них проводами?

Оказывается, терпеть такие неудобства вовсе не обязательно. Ученые кафедры медицинской информатики университета в немецком городе Аахен в содружестве с исследовательским центром «Форда», расположенным в том же городе, научились снимать кардиограмму бесконтактно! Достаточно подстелить один большой электрод на подушку сиденья и еще шесть вмонтировать в спинку. Испытуемым не пришлось даже снимать одежду: ЭКГ четко нарисовалась на мониторе у 85% добровольцев. По невыясненным пока причинам у 7% снять кардиограмму не удалось, остальным 8% для успеха оказалось достаточно снять куртку.



Расположение электродов и полученные кардиограммы. Вверху – сигналы с емкостных датчиков, нижняя кривая – результирующая ЭКГ.

Заезды на полигоне показали, что четкость дистанционной телеметрии зависит и от качества дорожного покрытия: на автобане сигнал принимался уверенно, а вот на проселке в нем появлялись провалы. Тем не менее итоги обнадеживают.

ГИДРАВЛИКА ПОД КЛЮЧ

Японская фирма KYB (больше известна как Kayaba) разработала динамическое управление креном в двух вариантах: REAS и X-REAS. Суть первого – в замене торсиона заднего стабилизатора поперечной устойчивости компенсатором, объединяющим полости правого и левого амортизаторов через центральный блок. По конструкции он напоминает те же амортизаторы, но без штока – только поршень с клапаном. При малых амплитудах и высокой частоте перемещений левое и правое колеса почти не связаны друг с другом, а вот при значительных и медленных колебаниях связь включается, тем самым уменьшая крены. Для этого не нужно никакой электроники – работает только гидравлика. Такая система установлена, например, на «Пежо-3008».

Система X-REAS (ее можно найти в «Ауди-RS5») отличается тем, что между собой попарно связаны левый передний и задний правый, правый передний и левый задний амортизаторы. Это позволяет минимизировать не только крены, но и клевки кузова при разгоне и торможении.

Завод KYB в Лос-Аркосе (Испания), на котором мы побывали, выпускает обе системы, причем в полностью собранном виде, заполненными жидкостью и газом, – на автосборочном заводе устанавливают амортизаторы и центральные блоки на свои места не разъединяя трубопроводов! Правда, в случае выхода из строя придется менять систему в сборе. Однако при достигнутом здесь уровне технологического совершенства и автоматизации большинства процессов (сборку ведут преимущественно роботы в обеспыленном помещении) вероятность отказа представляется минимальной. Разве что авария...

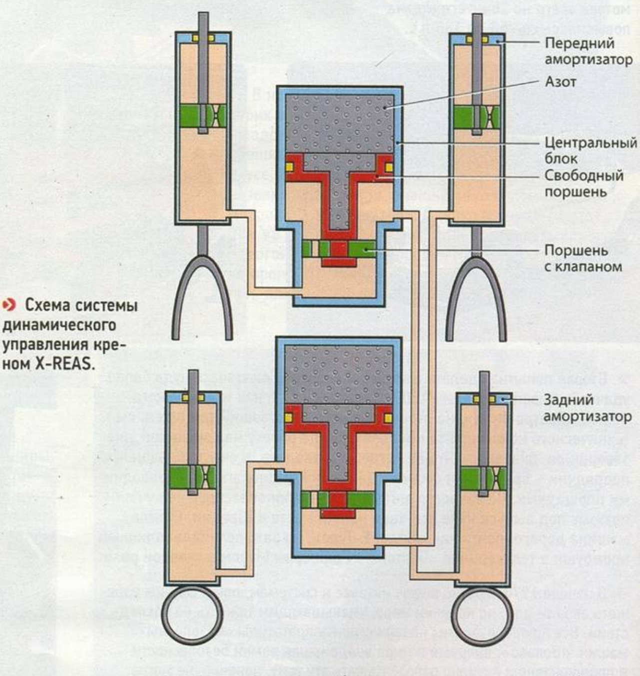


Схема системы динамического управления креном X-REAS.

КАРБОНОВАЯ ДИЕТА

Изделия ZF Sachs, одного из ведущих разработчиков и изготовителей амортизаторов, в ближайшем будущем серьезно похудеют. Основные компоненты «диеты» – пластики, алюминий и композитные материалы. Например, алюминиевые чашки пружин, полые штоки и корпуса с уменьшенной толщиной стенок уже применяются серийно. А вот стойка «Мак-Ферсон» с интегрированной ступицей из композитных материалов, армированных карбоновым волокном, существует пока только в рекламных проспектах и закрытых лабораториях. Однако ожидаемое снижение массы уже известно – до 4 кг! Изделия попроще – пластиковые серьги – станут спутницами однотрубных и двухтрубных алюминиевых амортизаторов, снижая массу каждого граммов на сто. Что касается комбинированных опор пружин, они также будут выполнены из пластика, облегчив конструкцию на 200 г.

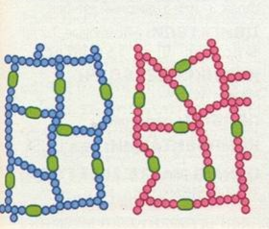


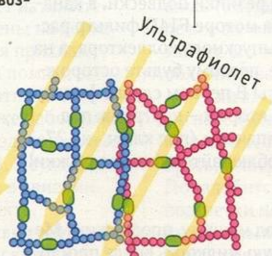
Разработчики называют новую стойку, изготовленную из армированного композита CFRP (Carbon Fiber-Reinforced Polymer), сверхлегкой. Пара таких изделий снижает массу авто почти на 8 кг!

КАК РАСКОЛЕТСЯ, ТАК И СКЛЕИТСЯ

Столкновение вроде несильное, а бампер расколот. Его ремонт (либо замена) с последующей шпатлевкой и покраской обойдутся в копеечку. Материал, разработанный Кшиштофом Матяшевским в содружестве с учеными из питтсбургского Университета Карнеги-Меллоун и университета Киуши (Япония), может в перспективе положить конец таким расходам. В новый полимер добавлены группы молекул тритиокарбоната. Это связки из одного атома углерода и трех – серы. Под воздействием ультрафиолетового облучения они распадаются и вновь образуют соединения. Проще говоря, разрезанный на части пластик под воздействием света вновь срастается в единое целое! И так – сколько угодно раз. Ни клея, ни шпатлевки не потребуется. А если при ударе краска не облупилась, то и к маляру обращаться незачем!

Две молекулярные структуры нового материала сами объединяются под воздействием ультрафиолета.







АВЕОКЛУБ

Автомобиль, пусть даже с авиационными нотками в названии, еще не самолет, поэтому проводить плановые ТО можно и самостоятельно. В роли «авео»-механика побывал **Игорь Козлов**. Фото автора.

ПЛОДЫ УНИФИКАЦИИ

Самые популярные моторы «Авео» – с рабочим объемом 1,4 л: позаимствованный у «Опеля» двигатель Z14XER и родной шевролетовский F14D, на базе которого, кстати, сделан B12D объемом 1,2 л. Последние похожи как две капли воды не только внешне, но и по приемам обслуживания. На топверсии ставили еще 1,6-литровый мотор F16D от «Лачетти», но такие варианты редкость даже на родине машины, в Корее. Поэтому подробнее остановимся лишь на первых двух агрегатах.

В замене масла ничего необычного нет: нужна смотровая канава или эстакада – для нормального доступа к сливной пробке. Если установлена дополнительная защита моторного отсека без отверстия для слива масла, снимаем ее. Здесь могут быть разные исполнения, но чаще всего лист закреплен четырьмя болтами. Если защита остается на месте, прежде чем вывертывать фильтр, доступный сверху, подложите под него ветошь, чтобы не залить защиту отработкой. Иначе масло потечет на резинки подвески, в канаву и на дорогу. На моторе F14D фильтр расположен левее выпускного коллектора, а на Z14XER – правее, поэтому будьте осторожны, не обожгитесь! В первом случае фильтр неразборный, во втором – картридж под пластиковым колпачком (под ключ «на 27»). При установке соблюдайте момент затяжки!

ОТ ВИНТА!

Раз уж залезли под машину, продолжим. Менять охлаждающую жидкость вроде просто –

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Chevrolet Aveo

ДЕБЮТ: весна 2005 года, Шанхай. В 2008 году модель подверглась рестайлингу.

КУЗОВА: седан, 3- или 5-дверный хэтчбек.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,2 л, 84 л.с.; 1,4 л, 101 л.с.; 1,6 л, 109 л.с.

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: М5 или А4.

ПРИВОД: передний.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Base, LS, SE.

ЦЕНА В МАРТЕ 2011 ГОДА: 390 400–518 400 руб.

есть пробка на бачке радиатора, однако слить жидкость сложнее обычного. Во-первых, в зоне бачка тесно, отчего пробку приходится выворачивать либо короткой крестовой отверткой, либо плоским ключом-трещоткой с интегрированным шестигранником «на 13». Во-вторых, пробка расположена сбоку, поэтому струя течет на поперечину передних лонжеронов кузова и, разбиваясь о нее, стекает широким фронтом. Чтобы поймать такой водопад, нужно как минимум корыто.

Масло в МКП рассчитано, по утверждению производителя, на весь срок службы, но это скорее маркетинговый ход. Манжеты вечно не живут, и проникшая через них пыль рано или поздно убивает агрегат. Проще их вовремя заменить, а заодно обновить масло. Благо пробки предусмотрены: сливная – под левым приводным валом, заливная – над ним же и чуть позади. В АКП верхней пробки по обычаю нет, масло заливаем через трубку щупа. Сливная пробка здесь в поддоне картера, который снимаем при замене фильтра. Дилеры этого не делают: дескать, накроется автомат – при переборке заодно и заменим.

Для доступа к поликлиновым ремням надо снять правый пластиковый брызговик моторного отсека (порой его называют пыльником). На шевролетовском моторе это запросто – долой три гайки и болт, все под ключ «на 10». Такой же крепеж и на опелевском варианте, но брызговик здесь немного иной формы. Чтобы его вынуть не сломав, надо снять правую продольную растяжку подрамника (три болта под ключ «на 17»).

В обоих вариантах по два ремня. На F14D нет автоматических натяжителей – это плохо. Без должных навыков работу по замене лучше доверить специалистам. Верхний (или передний) ремень натягиваем перемещением насоса ГУРа, ослабив два болта его крепления. Нижний ремень, приводящий генератор, имеет отдельный ролик с хитрой конструкцией: ослабив шестигранником центральный болт, вращаем гайку, связанную с зубчатой рейкой, и таким образом смещаем ролик, добиваясь требуемого натяжения ремня – длинная ветвь должна поворачиваться на 90 градусов от усилия пальцев. Не проще ли было поставить автоматический натяжитель?

С Z14XER не лучше, хотя здесь у одного из ремней автомат натяжителя. Подводит привод второго ремня, связывающего помпу с насосом ГУРа: там вовсе нет натяжителя. При этом агрегаты закреплены на двигателе наглухо. Для замены ремня приходится отсоединять шкив от фланца помпы, вывернув три болта, а после собрать всё воедино ох как непросто. К тому же работоспособность рулевого управления здесь зависит от состояния сразу двух ремней. Неудачная конструкция! По крайней мере, в авиации подобные стараются не применять.

Для замены свечей на «Шеви»-моторе снимаем пластиковую накладку клапанной крышки, выкрутив четыре винта под «Торкс-30». Крышка выполнена заодно с маслоотделителем вентиляции картера, поэтому одновременно убедимся в его свободном дыхании. Высоковольтные провода вынимаем строго за приливы на наконечниках (за сам провод не тянуть – порвется токоведущая жила!). Все провода, как и выводы на катушках, промаркированы, не ошибетесь при подсоединении. Свечи – под ключ «на 16».

На «Опель»-моторе свечи под тот же размер, но доступ иной: сперва, потянув вверх, снимаем накладку клапанной крышки, а затем, отстегнув разъем, ключом «Торкс-40» вывертываем два винта крепления четырехвыводного модуля зажигания. Сразу кладем его в сторонку, чтобы не упал и не раскололся, что иногда случается.

При замене воздушного фильтра важно не перетянуть винты крепления крышки, иначе вырвете гайки из корпуса. Если вырвали-таки, рассверлите отверстие 7-миллиметровым сверлом и, прогрев корпус феном, вплавьте гайку с фланцем под ключ «на 8». Фланец должен оказаться снизу, служа дополнительным упором.

Замена топливного фильтра трудностей не вызовет, а само его наличие на пользу топливной аппаратуре.

ШАССИ И ОГНИ

Быстро управитесь и с заменой передних тормозных колодок. Здесь главное – не забыть смазать направляющие и постели, а колодки установить таким образом, чтобы скоба-пищалка предельного износа оказалась на внутренней колодке сверху.

С задними механизмами немного сложнее: для винтов барабана понадобится ударная крестовая отвертка, а для верной установки всех скобочек и пружинок – образец в виде заблаговременно сделанной фотографии или рисунка. Если не догадались заранее – зеркальный образец на другом колесе.

Фары и фонари для замены лампочек надо снимать. И хотя такое решение стало нормой для многих современных машин, это неудобно. Кому понравится элементарную операцию дополнять столь масштабной работой! Вот и едут в сервис с просьбой заменить лампочки. А зачастую ждут оказии, чтобы заодно, например, и масло поменять. А до тех пор ездят с перегоревшими, создавая аварийные ситуации. Правда, изловчившись (с зеркальцем!), лампу Н4 в правой фаре все же можно поменять. Снимая фонарь, тяните его строго назад по оси авто, иначе обломите направляющие штифты корпуса.

Для замены лампочек в третьем стоп-сигнале фонарь надо не только снять (крепление со стороны багажника), но и разобрать, вывернув пять саморезов «под крест». Понадобится инструмент и для плафонов подсветки номера, каждый из которых крепится двумя винтами. В общем, за светотехнику оценку снижаем.



НЕКОТОРЫЕ РАБОТЫ ПО ЗАМЕНЕ, тыс. км (лет)

Масло в двигателе, масляный фильтр	15 (1)
Воздушный фильтр	45**
Топливный фильтр	45 (3)
Фильтр салона	15 (1)
Свечи зажигания	30 (2)**
Поликлиновой ремень	**
Масло в МКП/АКП	–*/60
Антифриз в системе охлаждения	45 (5)**
Жидкость в приводе тормозов	30 (2)**

*На весь срок службы.
**Проверка при каждом ТО, замена по состоянию.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ОТДЕЛЬНЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ, руб.

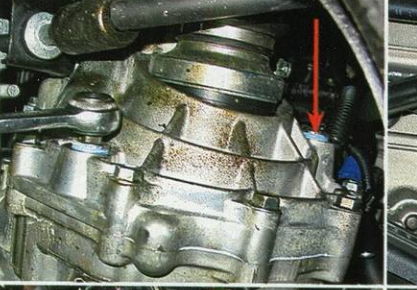
Компьютерная диагностика двигателя	750
Диагностика ходовой части и тормозов	750
Замена масла и фильтра двигателя (масло GM Long Life 5W30*)	1050
Замена фильтра воздушного/салонного/топливного	300/600/450
Замена привода ГРМ (мотор Z14XER)	3000
Замена поликлиновых ремней	600
Замена охлаждающей жидкости	1050
Замена масла в АКП (ATF 3309*)/МКП (GM 75W90*)	1500/750
Замена стоек стабилизатора передней подвески	1200
Замена тормозных колодок передних/задних	2100/2700
Замена тормозных колодок передних вместе с дисками	2850
Нормочас	1500

*Рекомендовано производителем.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПЧАСТЕЙ У ДИЛЕРОВ, руб.

Щетки стеклоочистителей	920
Масло в двигатель (порция на одну заправку)	1450
Ремень поликлиновой (малый + большой)	1800
Автомат натяжителя поликлинового ремня вместе с роликом (мотор Z14XER)	3122
Масло в МКП/АКП (порция на одну заправку)	1630/2660 при замене, 5830 общий объем
Тормозные колодки передние/задние	2395/2980
Тормозные диски передние	5426
Фильтр масляный/воздушный/топливный/салонный	198/523/543/965
Свечи зажигания (комплект)	1040

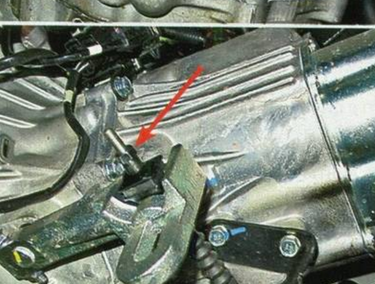
» Для сливной пробки МКП используем ключ-трещотку с квадратом 3/8 дюйма. Заливная пробка показана стрелкой. Прежде чем закручивать пробки, обезжирьте резьбу и нанесите на нее тонкий слой герметика.



« Сняв крышку двигателя, закройте чистой ветошью отверстие вентиляции картера (стрелка), чтобы не намусорить в двигатель. Свечные наконечники вынимайте за приливы, ни в коем случае не тяните за провод!

» С помощью этой гайки регулируем положение педали сцепления относительно педали тормоза: площадки их должны располагаться на одном уровне. Гайка пойдет и от руки, если надавить на рычаг против хода авто.






« На двигателе Z14XER для доступа к свечам снимаем модуль зажигания: отсоединяем разъем, подцепив отверткой чеку (показана стрелкой), и ключом «Торкс-40» вывертываем два болта крепления модуля.

» На двигателе F14D3 два поликлиновых ремня. Верхний натягиваем смещением насоса ГУРа, ослабив ключом «на 12» этот болт и такой же снизу (здесь он не виден). Для доступа к последнему снимаем брызговик.



« Воздушный фильтр двигателя другой стороной не воткнешь. Винты крышки затягиваем аккуратно, чтобы не вырвать из корпуса гайки. Соединяя гофр с дроссельным узлом, убедитесь, что резинка не замялась.

» А второй ремень с роликом: шестигранником «на 8» ослабляем контровочный болт и, поворачивая против часовой стрелки гайку под ключ «на 24», добиваемся требуемого натяжения. Болт затягиваем.






« Топливный фильтр расположен между баком и поперечиной задней подвески. Очищаем разъемные соединения от грязи и снимаем наконечники, нажав на клипсы (в одну из них здесь уперлись отверткой).

» На «Опель»-моторе нижний ремень оснащен автоматом натяжителя, но снять-поставить его так просто не получится – сперва надо снять верхний ремень, вывернув болты шкива помпы, а в этом месте тесно.





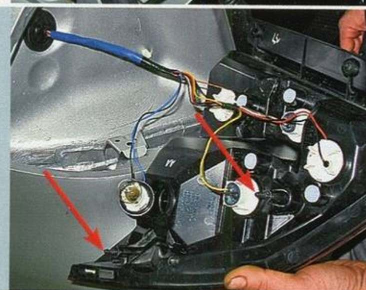
« Задний тормоз: для контроля износа колодок барабан снимать не обязательно. Для этого с обратной стороны тормозных щитов есть прикрытые заглушками отверстия. Момент затяжки колесных гаек – 110 Н·м.



Удлинение троса ручного тормоза компенсируем вращением гайки на рычаге (стрелка). Чтобы к ней подобраться, подцепляем тупой отверткой пластиковую окантовку, к которой крепится кожаный чехол рычага.



Вид на тыльную часть правой фары: лампа Н4, прикрытая резиновым колпачком (здесь снят), находится рядом с габариткой (стрелка). Если патрон габаритки не пойдет от руки, ухватите его пассатижами-«утконосами».



Снимая фонарь, тяните его строго назад, иначе рискуете сломать направляющие (показаны стрелками). Расположение патронов по секциям не перепутаешь: каждый с индивидуальным замком.



На подопытной машине проводка левого плафона подсветки номера оказалась слишком короткой, поэтому, чтобы показать патрон с лампой, сняли правый плафон. Заметим, лампочки весьма недолговечны.



Снимая лючок отопителя, надавливаем на усик нижней защелки вверх (ни в коем случае не вниз – сломается). Чтобы обогнуть нижний усилитель панели приборов, выгибаем салонный фильтр таким вот образом.

ОЦЕНКА ТРУДОЕМКОСТИ ОБСЛУЖИВАНИЯ*

Замена масла в двигателе **
- \+ Доступ к фильтру возможен и сверху.
- − Легко пролить масло на ремни агрегатов.

Замена воздушного фильтра
- \+ Не ошибешься с ориентацией.
- − Ненадежная фиксация гаек корпуса.

Замена свечей зажигания **
- \+ Приемлемый доступ.
- − Хрупкий модуль зажигания.

Замена поликлинового ремня **
- \+ Есть автоматический натяжитель ремня генератора (мотор Z14XER).
- − Затруднен доступ к верхним ремням.

Замена ОЖ двигателя
- \+ Есть пробка на радиаторе.
- − Жидкость стекает широким потоком.

Замена масла в МКП
- \+ По регламенту масло на весь срок службы.
- − Нет.

Замена тормозных колодок
- \+ Привычная конструкция передних тормозов.
- − Конструкция задних механизмов сложнее обычного.

Замена салонного фильтра
- \+ Хороший доступ (за бардачком).
- − Хрупкая защелка на лючке отопителя.

Замена ламп в головных фарах
- \+ Понятная фиксация лампы Н4.
- − Фары надо снимать.

Замена ламп в фонарях
- \+ Каждый патрон встает только в свою секцию.
- − Фонари надо снимать.

Замена ламп в третьем стоп-сигнале
- \+ Нет.
- − Много крепежа, нужен разный инструмент.

ИТОГО: При самостоятельном обслуживании машины основные сложности возникнут с заменой ремней и, возможно, лампочек светотехники. Все остальное более-менее просто.

**В сравнении с «Ладой-Приора», трудоемкость обслуживания которой условно оценена в четыре балла по пятибалльной школе (ЗР, 2008, № 1).*
***Средний балл за два варианта двигателей.*

Благодарим компанию «Арманд» на Гостиничной улице (Москва) за содействие в подготовке материала.





МЫ ВЕЗЕМ С СОБОЙ...

От автопутешествия обычно ждут свежих и приятных впечатлений. Чтобы не омрачить их непредвиденными приключениями, объективно оцените состояние своего автомобиля и собственные возможности, советует **Виктор Слесарев**.

Бывалый автотурист в наших советах не нуждается, но и его опыт когда-то начинался с синяков и шишек. Способность учиться на чужих ошибках не каждому дана, но все же знать о них, отправляясь в дальнюю дорогу на, казалось бы, абсолютно исправном автомобиле, будет полезно. Впрочем, мобильная связь, навигация, сети автомастерских, эвакуаторы и прочая дорожная инфраструктура на популярных направлениях уже вполне отлажены, – тот, кто не стеснен в средствах и времени, может отправиться в путешествие хоть сию минуту. Но если хотя бы одно из перечисленных условий реализовано не на все сто, легкомыслие приберегите до лучших времен, иначе дорожные впечатления могут оказаться слишком яркими.

Абсолютно надежной техники нет! Порой, толком не зная свою машину, новичок готов отправиться в такие дебри, куда бывалый путешественник – сто раз подумает. Даже если автомобиль будто бы в порядке, перед серьезным пробегом полезно проверить матчасть, самостоятельно или в сервисе.

Считаем, машина исправна, маршрут прописан – а что взять с собой? Нищему собраться – только подпоясаться, для автомобилиста же сборы более хлопотны. В суете забывали дома водительские права и документы на машину, свидетельства о рождении детей, паспорта и доверенности, полисы каско, ОСАГО, медицинские и так далее. Забывали и деньги! Если в трудную минуту их не окажется даже на мобильнике, будет грустно. Подают нынче мало и неохотно.

ЖЕЛЕЗНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

В машине, кроме предписанных правилами аптечки, огнетушителя и знака аварийной остановки, должны быть запаска, шинный насос или компрессор, домкрат, монтажка, баллонный ключ, буксирный трос, нож, пассатижи, спички, фонарик. Последний, чтобы его однажды не пришлось впотьмах искать, всегда должен храниться в определенном месте!

Проверено: мелкие запчасти лучше держать в отдельной коробке: понадобятся – сэкономите на поисках немало времени. Тут же универсальный клей («Момент» и т.п.), герметик для шин, изолента, широкий скотч, небольшой запас проводов и лампочек, несколько золотников и латунные колпачки для их выкручивания, винты, гайки, шайбы и т.д. Набор для ремонта бескамерных шин, пару «сосков» для них и, на крайний случай, традиционную камеру удобнее держать внутри запаски или рядом. В серьезном путешествии могут понадобиться также небольшой топор и полноценная лопата. Ну разве что с укороченным под размер багажника черенком.

ЗАСТИГЛО В ДОРОГЕ

Никто не застрахован от проколов шин. Если трудно посадить бескамерную на обод, выручит «взрывной» метод. Нальем в шину немного бензина и покатаем ее, – образуется горючая смесь. Из-за утечек налить придется больше, чем в теории. Скажем, в 14-дюймовую шину летом – около 10 мл бензина.



Кладем колесо на бок и, вдавив борт шины вглубь обода, подносим к щели факел. Хлопок – и борта шины на полках обода. Внимание! Нельзя нажимать на борт носком ботинка или подносить к щели горящую спичку руками – можно покалечить пальцы. Если хлопка не было, а бензин вяло горит, значит, его слишком много. Погасим и, проветрив шину, повторим попытку.

Урезанную по новым требованиям аптечку оставим для техосмотра, а в дорогу все же соберем полноценную, с нужными именно вам препаратами. Полезно возить в машине пару бутылок чистой питьевой воды и мыло.

Для ремонта на обочине современный автомобиль малопригоден. Можешь заправить бак, заменить колесо, лампочку – и достаточно, остальное – дело сервиса. Но в отпуске жалко тратить время на пустяки, поэтому минимальный набор инструмента все же стоит иметь на борту. Например, самые ходовые отвертки и ключи (примерно от «8» до «19»). Разумный подход к этому делу описан в ЗР, 2010, № 4.

Итак, мобильная связь и навигаторы совершили в автотуризме революцию. По номеру 112 можно вызвать любую помощь! Но упрямый искатель приключений где-то их найдет – и там запчасти могут пригодиться. Это как

Конечно, это не альтернатива блокирующимся дифференциалам и лебедкам, но старая добрая лопата все же сможет выручить в трудной ситуации.

Если полевой ремонт невозможен, вызываем техпомощь.







Салон под таким тентом на солнце – тоже духовка, но менее раскаленная.

Разбитое стекло, конечно, не склеить, но есть шанс отложить замену до лучших времен. Если, конечно, вы не забыли скотч. Кстати, тонировочная пленка держит форму не хуже!

Бывалые туристы так живут неделями. У них можно многому поучиться.





Человек устал...

минимум мелочи, без которых мотор не работает. Впрысковая электроника легко обходит многие отказы, но не все. Не качает бензонасос – ставь другой. Едва ли не единственное, что доступно в дороге, – замена засорившейся сеточки на входе насоса. Чем грязнее топливо, тем вероятнее это «развлечение». Но на многих авто подобраться к насосу можно, лишь сняв бензобак: лючка в полу, как на ВАЗах, нет. Сделать лючок самому несложно. Главное – до того, как в нем появится потребность.

Впрысковой мотор не будет работать при разрыве ремня ГРМ, отказе датчика положения коленчатого вала (ДПКВ) или если расслоится шкив привода генератора и провернется зубчатый диск. Выход есть – части шкива находчивые путешественники склеивали, соединяли винтами и т. п. И ехали! Некоторые даже заранее заменяли родной шкив цельным, без резинового демпфера.

Отказы других датчиков электронный блок управления без труда обходит, переключаясь на резервный алгоритм работы. Сам ЭБУ надежен, но воды не терпит, поэтому бывалые ревностно берегут его от сырости, обертывая упаковочной пленкой.

С ТЕХНИКОЙ НА «ВЫ»

Коробка передач. Механическая проста и недорога, но ее надежность сильно зависит от хозяина: как он ее обслуживает, умело ли переключает. Нужно вовремя проверять уровень масла, регулировать привод сцепления и механизм выбора передач. Тугое перемещение троса сцепления в оболочке грозит разрывом, запасной же много места не займет. Часто сцепление выключается неполностью из-за нехватки хода педали: занизишь всего миллиметров на десять – и переключать передачи трудно. Втыкать же их силой – значит ломать синхронизаторы. Если же при отпущенной педали сцепление при разгоне проскальзывает, надо его немедленно менять, так как износ будет быстро прогрессировать.

Требуют внимания также раздаточные коробки, редукторы, карданные валы, ШРУСы и т. д. Потеки смазки часто говорят о поврежденных уплотнителях, чехлах, сальниках. Такие – только менять. Песок, проникший в узлы, губит их.

Автоматы разных видов, роботы и т. п. менее зависимы от водителя, но при их отказе путь один – к специалистам.

ПОТОМКИ РОБИНЗОНА

Имущество собирайте, следуя правилу: брать только то, без чего трудно обойтись, а не то, что может пригодиться. На оживленных трассах ни к чему канистры с топливом – заправок полно. Для полного спокойствия хватит пары бутылок горючего про запас.

Отправляясь же в дебри, опытный турист сам определит, сколько чего брать. Новичку ехать туда в одиночку не стоит. Для автономной жизни нужны спальные мешки, палатка, примус или газовая плитка, металлическая посуда и многое другое. А куда все это класть, если в машине трое-четверо? Прицеп многие не любят – остается багажник на крыше. Удобен фирменный пластиковый бокс (см. с. 156). А если его нет – плотно упакуем груз в большое полотнище брезента или пластиковой пленки и крепко притянем к багажнику. Последний важно не перегружать, но и скромные 50–60 кг крепить веревками не стоит. От неизбежной тряски они ослабнут, особенно намокшие. Куда надежнее крепежные ремни с трещотками или резиновые жгуты. Те и другие недороги. Ничто не должно полоскаться на ветру. Чехол, хлопающий по кузову, не только раздражает шумом, но и протирает краску до металла.

Итак, если все готово, присядем на дорожку! ЗР

Дорожный набор шинника-любителя. Впрочем, вместо тяжелого молотка лучше топорик – он универсальнее.



Несколько граммов бензина (а лучше сжиженного газа из баллончика), факел, хлопок – и шина на месте.

При известной сноровке сдвинуть борт шины с обода несложно!



ВОЗДУШНЫЕ ПРИКЛЮЧЕНИЯ



За ответ на задачу № 38 «Тугодум» (ЗР, 2011, № 2) **Алексей Михайлин** из Новороссийска получает от фирмы Mystery Electronics навигатор MNS-520MP с высокопроизводительным процессором Samsung и GPS-модулем NXP от компании Philips Semiconductors.

Некоторые детали этой задачи очень важны: «Карбюратор вычищен, вымыт, но мотор на холостых работает неровно, чихает копотью, на винт токсичности не реагирует. Даже с отключенным электромагнитным клапаном работает! Даю газ – мотор захлебывается, почти глохнет, машина клюет носом, а секундой позже рвется вперед...». Читатели отреагировали по-разному. Вот мнение одного из «продвинутых»: «Стоило ли вспоминать о карбюраторе в эпоху инжектора?!». Но в условии сказано: «Похожее бывает и на впрысковых машинах. Что же сделать, чтобы попусту не коптить атмосферу?».

Увы, и в былые времена, и тем более в нынешние работа карбюратора для многих загадочна и непостижима. Даже несмотря на довольно высокую цену, его, если вдруг захандрит, предпочитали не настраивать, а менять в сборе! Сегодня за неумеху думает электроника впрыска. Но продвинутые моторы, случается, тоже коптят! Дымный выхлоп – признак неполадок (исключение – белый дым, результат конденсации водяного пара на холоде). Сизый – это смешанный с отработавшими газами масляный туман. Черный – с сажей, то есть с частичками углерода от неполного сгорания бензина из-за дефицита кислорода.

Напомним, что быстрее других сгорает и дает максимум мощности слегка обогащенная смесь, с соотношением воздуха и бензина около 12:1. Дыма при этом не видно. При большем обогащении появляется сажа, мощность падает. На пределе воспламеняемости смеси вспышки в цилиндрах нерегулярные, мотор трясет. Ну а переобогащенная смесь и вовсе не горит.

Клевок машины носом в ответ на открытие дросселя называют провалом мощности. Обычно его связывают с обеднением смеси. Например, при отказе ускорительного насоса резкое открытие дросселя приводит к увеличению подачи воздуха в цилиндры, но обороты невелики, разрежение в диффузорах низкое – топлива подсасывается очень мало! На ходу мотор не глохнет, но как бы вянет, медленнее набирает обороты. Похожее бывает и на впрысковых автомобилях, только причины несколько иные – например, засорение фильтра на входе в бензонасос.

Значительно реже провалы случаются из-за чрезмерного обогащения смеси. Если бензин переобогатил смесь основательно – например, «утонул» поплавок карбюратора, то мотор заглохнет. Но если машина лишь на миг запнулась и выбросила переобогащенный заряд в трубу, то мотор «прокашляется» и затем подхватит во всю силу!

Часто это происходит при резкой подаче газа и обычно связано с системой холостого хода, переходной системой и ускорительным насосом. Если был перелив из-за высокого уровня топлива в поплавковой камере или забитого пылью воздушного фильтра, это повлияло бы и на некоторые другие режимы работы двигателя, а в условии об этом ни слова.

Победитель говорит об *«утечке бензина через кольцевой зазор между топливным жиклером холостого хода и его гнездом в корпусе карбюратора»*. Мы бы подчеркнули: бензина, который бесконтрольно льется мимо жиклера, порой больше, чем пропускает сам жиклер. Нам, сотрудникам редакции, особенно досаждали моторы с «солексами». Порой, жирно коптя, они все же работали на холостом ходу – с оборотами около 800 в минуту. Отрегулировать их винтом количества было нетрудно, а вот избавиться от копоти винтом качества никак не удавалось! Но стоило лишь чуть довернуть корпус жиклера до посадки в гнездо, обороты вырастали раза в полтора, черный дым и провалы исчезали. Победитель ситуацию объясняет так: *«При резком открытии дросселя насос-ускоритель обогащает смесь настолько, что происходит клевок...»*. Действительно, лишний бензин, попав в очень богатую смесь, прерывает сгорание. Но порция, впрыснутая насосом, уходит в трубу, и вскоре при открытом дросселе смесь нормализуется.

Как устранить эти неполадки, сказано выше. Главное – помнить, что эмульсионная трубка с воздушными отверстиями и жиклером, как и посадочное гнездо в корпусе, очень нежные. Сильно тянуть нельзя! Если при осмотре эмульсионной трубки видите, что воздушные отверстия явно смяты, их площадь уменьшена, это также способствует обогащению смеси на холостом ходу. Деталь надо заменить. А владельцам инжекторных машин путь один – в сервис. **ЗР**

Благодарим всех участников конкурса. Алексея Михайлина поздравляем с победой!

ЗАДАЧА № 41

ЭХ, ХВОСТ, ЧЕШУЯ...

«Не поймали ничего, зато классная история приключилась!» – хвастался мой друг Петя. Когда его с приятелем накрыл ливень, знакомыми просеками двинулись домой. Но лесная дорога привела в низину... и нырнула в воду! Ширина «потопа» метров тридцать, глубина метра полтора: обойти можно, а объехать – никак! Достали из багажника веревки, топор, пилу, резиновую лодку «Нырок» с большой дырой на носу (пропороли!). Петя выудил бухту проводов, моток армированного скотча, коробку гвоздей, болтов, пачку электродов... На другом берегу очутились уже минут через двадцать. А вы как переправились бы?

С уважением, Федор Овсов

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 июня 2011 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или иной способ быстрой связи. Победителя представим в августовском номере.

Максим Удалов из Москвы за экономичный способ очистки сидений автомобиля получает от южно-корейской фирмы SK Energy канистру масла ZIC. Минчанин **Сергей Власов**, остроумно восстановивший втягивающее реле стартера, награждается буксировочным тросом-рулеткой от ООО «Авто-Новь».



ЛУЧШИЕ СОВЕТЫ НОМЕРА

М. УДАЛОВ

Со временем тканевая обивка сиденья изрядно пачкается. Химчистка помогает ненадолго, – похоже, «химики» основную грязь загоняют вглубь материала, удаляя пылесосом лишь малую ее часть с лицевой поверхности. Кошелек становится легче на несколько тысяч, а грязь вскоре вновь проступает. Я химчисткой не пользуюсь. Сняв с «Логана» сиденья, струей теплой воды смываю поверхностную пыль и грязь, затем щеткой втираю в мокрую обивку стиральный порошок (лучше – для автоматических машин: он дает меньше пены). Выждав минут десять, промываю теплой водой из душа до исчезновения запаха порошка. В сухом помещении при комнатной температуре сиденья высыхают примерно за 36 часов. Еще лучше сушить их на открытом воздухе, под летним солнцем.

От отдела эксплуатации ЗР.
Если кресла оснащены электрическими устройствами (сервоприводы и т.п.), попадание воды в них должно быть категорически исключено.

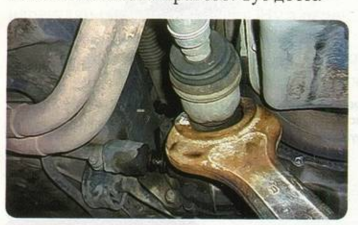
С. ВЛАСОВ

Силовые контакты втягивающего реле стартера со временем обгорают, а если оно неразборное, то очистить их непросто. Но если гайки, крепящие провода к контактным болтам, отвернуть на 5–6 мм, болты можно втолкнуть внутрь, развернуть на пол-оборота и, вытянув назад, вновь затянуть гайки. Теперь их головки будут соприкасаться с контактной пластиной необгоревшими местами. Ради наглядности я такое реле все же вскрыл (на фото). Кстати, после подобного вмешательства автомобиль прошел уже свыше 15 000 км и менять реле пока не требуется.

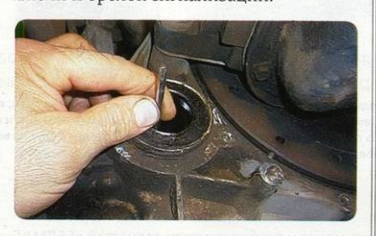


Р. ХУСНУЛЛИН, Туймазы

Снять с коробки передач переднеприводного ВАЗа внутренние «гранаты» иногда непросто. Под действием монтажки привод идет с перекосом, а за импортный узел она вообще может не зацепиться! Снять правую «гранату» мне помогает большой ключ на 75 мм: им легко держать привод с двух сторон, не перекашивая, а усилие можно приложить немалое. Левый привод выбиваю через отверстие, которое открывается после снятия правого. Тут достаточно молотка и подходящего стержня – например, от старой отвертки.



При активированной функции автоматического закрытия замков дверей достаточно порыва ветра, чтобы ключи «захлопнулись» внутри машины. Я присоединил к цепи электрозамка багажника герметичный выключатель – такой, как у ламп заднего хода переднеприводных ВАЗов. Установил в тайном месте. При необходимости багажник легко открывается, а в нем спрятаны запасные ключи и брелок сигнализации.



Ф. ГАЛЕЕВ, Башкортостан



При снятии коробки передач переднеприводных ВАЗов нужно вывешивать левую сторону двигателя. Но мне, к сожалению, подъемник недоступен – приходится работать в канаве. А в ней тесно. Традиционная поперечина с домкратом или трансмиссионная стойка мешают работе. Я пользуюсь своим приспособлением: стальной стержень диаметром 20 мм и длиной 500 мм заточил с одного конца под тупое зубило, а с другого на три четверти длины нарезал резьбу М20×2,5 мм. Накрутил на нее гайку с шайбой и вставил в трубу внутренним диаметром 21 мм. Вращая гайку, «зубилом» нажимаю на край поддона с упором в болт – так оно не соскользнет. Трубу опираю на небольшую полку в стенке канавы. Ее длину надо подбирать отдельно. У меня – 800 мм.

Ю. ПЕРЦЕВ, Липецкая область

Перед первым пуском двигателя после капремонта рекомендуется заполнить маслом не только фильтр, но и все масляные каналы, чтобы свести к минимуму риск сухого трения деталей. На вазовской «классике» я делаю это приспособлением из шестерни («грибок») привода масляного насоса, с которой сточены зубья, а в отверстие сверху впрессован валик диаметром 12 мм и длиной 150 мм. Когда в собранный двигатель залито масло, вместо распределителя зажигания и штатного «грибка» вставляю это приспособление – и вращаю электродрелью по часовой стрелке. Масло заполняет все каналы. Остается вернуть на место снятые детали, отрегулировать, как положено, зажигание – и двигатель готов к первому пуску!

VIP-ЛЕЧЕНИЕ

Второе поколение вседорожника ML-класса не замечено в склонности к хроническим болезням, но и ему свойственно иногда брать больничный. Записи в медицинской карточке «Мерседеса» изучил **Игорь Козлов**. Фото **Александра Батыру**.

ВОДОБОЯЗНЬ

Народная молва сделала имя «Мерседес» символом состоятельности его владельца и безупречной надежности самого автомобиля. Желая соответствовать стандарту, некоторые, накопив немалую сумму (от 1 млн. руб. за шестилетнее авто), покупают первый приглянувшийся экземпляр и лишь потом понимают, что абсолютно надежный автомобиль все еще не создан. Как сэкономить на этой науке, зная о нюансах модели еще до покупки, мы и поговорим.

Кузов у W 164 в меру крепкий и ржавеет не особенно, поэтому проблем с ним обычно немного. Если, конечно, машина не побывала в ДТП или не стала жертвой наводнения. С первым понятно: после газовой горелки даже самый качественный цинкрометалл утратит иммунитет от коррозии. С водой сложнее – электронные блоки, которыми щедро усеян автомобиль, могут пострадать не только при полном погружении, но и при неумелой чистке салона, когда заливают электронику, расположенную в ногах водителя и переднего пассажира, а также в багажнике. Блоки с подмоченной репутацией начинают сбоить: то не уснут после выключения зажигания и за ночь высосут аккумулятор (он, кстати, упрятан под сиденьем переднего пассажира), то, наоборот, не включатся в работу. А новые недешевы: например, задний САМ обойдется в 27 тыс. руб. (вместе с заменой)!

Ключ зажигания, хоть и прозван в народе «рыбкой» (из-за своей формы), тоже не терпит водных процедур и на роль блесны точно не годится! Берегите его и от ударов, из-за которых, как правило, повреждается индуктивный датчик – и иммобилайзер перестает признавать «родственника».

ОСТЕОХОНДРОЗ

Самые популярные на вторичном рынке моторы – бензиновые М272 и М273 (соответственно V6 и V8), выпускавшиеся до прошлого года. Болезни у них



ИЗ ИСТОРИИ МОДЕЛИ

Mercedes-Benz ML

ДЕБЮТ: модель второго поколения (заводское обозначение W 164) была представлена на автосалоне в Детройте в январе 2005 года.

КУЗОВ: 5-дверный универсал (SUV).

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые – V6, 3,0 л, 211 л.с. (модификация BlueTEC); V6, 3,5 л, 272 л.с.; V8, 5,5 л, 306–388 л.с.; V8, 6,2 л, 510 л.с. (модель 63 AMG); дизельные – V6, 3,0 л, 190–231 л.с.; V8, 4,0 л, 306 л.с.

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: А7.

ПРИВОД: задний или полный.

РЕСТАЙЛИНГ: в конце 2008 года изменились бамперы, решетка радиатора, оптика и салон; произведена небольшая ревизия моторной гаммы.

КРЭШ-ТЕСТЫ: в 2006 году уровень безопасности по методике IIHS (США) был признан хорошим, по методике NHTSA – отличным (это наивысшие показатели). В 2008 году проведен крэш-тест EuroNCAP – 34 балла и пять звезд в итоге.



Исполнение добротное, однако места для электронных блоков выбраны не совсем удачные (под ковриками, в ногах). Фантазии указателя уровня топлива возникают не только из-за промокшей электроники, но и по причине механического отказа датчика в баке.



общие. В первую очередь столкнетесь с подтекающими заглушками в задней части головок блока (на правой головке одна заглушка, на левой – две). Пластиковые, они со временем коробятся и начинают пропускать масло. Работы по замене всего-то на 15–20 минут, однако 3380 руб. (со стоимостью деталей) держите наготове. И не откладывайте: попадет масло на систему выпуска – выйдет дороже! Обычно первые симптомы (замасливаются задняя часть двигателя и картер КП) проявляются через 40–50 тыс. км, но бывают и в более юном возрасте.

Привод ГРМ на этих моторах цепной и, казалось бы, к сюрпризам не склонен. Однако к 100 тыс. км ждите: сперва двигатель начнет молотить, словно дизель, а через пару тысяч километров сигнал *Check Engine* известит об «уползании» фаз газораспределения вследствие износа деталей привода. Как правило, его меняют целиком, включая цепь, звездочки, натяжители с успокоителями, а заодно и балансирные валы. У последних к тому времени, бывает, разрушается упругий наполнитель (так называемая гумация), скрепляющий вал со звездочкой и призванный сглаживать крутильные колебания. Соединение неразборное, поэтому валы меняют целиком. Ремонт обойдется в кругленькую сумму (более 110 тыс. руб.), но откладывать его выйдет дороже. Если менять масло не через предписанные 25 тыс. км, а чаще, тысяч через пятнадцать, то срок службы привода ГРМ можно увеличить на 40–50 тыс. км.

Некачественное топливо способно прикончить нейтрализаторы. Они никогда не были дешевыми (43 тыс. руб. вместе с заменой), поэтому многие просто удаляют начинку, вваривая вместо нее пламегасители, а контроллер двигателя перепрошивают.

Наиболее востребованный на нашем рынке дизель – 3-литровая «шестерка» OM642. Не капризна, если, конечно, не нарваться на некондиционное топливо. Как бы ни была надежна топливная аппаратура,

СТОИМОСТЬ ОТДЕЛЬНЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ, руб.

Компьютерная диагностика электроники	2200
Диагностика подвесок и тормозов	900
Диагностика АКП	900
Замена масла АКП	2800
Замена масла и фильтра двигателя	720
Замена привода ГРМ на бензиновом двигателе	65 000
Замена свечей зажигания на V6	2900
Замена задних амортизаторов	5000
Замена тормозных колодок передних/задних	720/720
Регулировка углов установки колес	5050
Нормочас	2160



Самый распространенный мотор – бензиновая «шестерка» M272. На данном экземпляре сменили уже второй комплект заглушек головок. Ресурс поликлинового ремня с роликами (натяжной и два обводных) составляет 60–80 тыс. км. А вот с приводом ГРМ как повезет. На этом моторе он жив при пробеге 96,4 тыс. км.

Казалось бы, все продумано до мелочей, есть даже релинги для органайзера (они крепятся к тыльной стороне настила подпола). Тем не менее при негерметичной двери багажника задний блок САМ промокает.

против воды, серы и механических примесей в солярке она бессильна. Турбокомпрессор служит 200–250 тыс., а то и 400 тыс. км, если периодически следить за чистотой системы вентиляции картера и не глушить двигатель сразу после поездки. Дайте ему поработать три минуты на холостом ходу, чтобы немного остыл и масло не закоксовывалось в каналах.

НЕРВНЫЙ ТИК

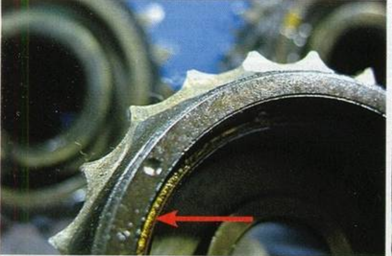
Семиступенчатый автомат производства ZF – слабое звено. Как получилось, что столь уважаемая фирма, известная коробками-миллионниками, просчиталась на агрегате так называемой девятой серии, доподлинно не известно. Даже при пробеге 30 тыс. км агрегат может перейти в аварийный режим, жалуясь на предельный износ деталей.

СТОИМОСТЬ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ, руб.

Крыло переднее	22 400
Бампер передний/задний	60 000/50 000
Блок-фара/фонарь	65 000/8800
Фильтры масляный/воздушный/салонный (для бензиновой версии)	680/2200/2500
Свечи зажигания (комплект на V6)	3600
Форсунка (одна, для дизельной версии)	20 000
Ремень поликлиновой (бензиновый мотор/дизельный)	1400/1280
Нейтрализатор (один)	38 000
АКП (вариант после 2008 года)	410 000
Пневмобаллоны задней подвески	46 200
Рулевые тяги в сборе	10 000
Тормозные диски передние/задние	11 000/10 000

Через уплотнения этих заглушек, вынутых из левой головки блока, масло потекло после 47 тыс. км. Вместо них установили новые, но некоторые умельцы, обезжирив поверхности, сажают на клей старые.

При столь изношенных зубьях привод ГРМ еще работал, но жить ему оставалось недолго. Разрушившийся фрагмент гумации (светло-коричневый окрас), связывающей шестерню с валом, показан стрелкой.

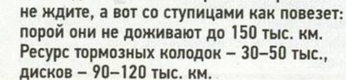


Течь масла через патрубки маслоохладителя АКП нетипична. Чаще всего это место (на стыке коробки с двигателем) замасливается из-за подтекающих заглушек в головках мотора.









Передняя подвеска: стойки и втулки стабилизатора служат 60–70 тыс., рулевые тяги – до 100 тыс. км. Проблем с рейкой не ждите, а вот со ступицами как повезет: порой они не доживают до 150 тыс. км. Ресурс тормозных колодок – 30–50 тыс., дисков – 90–120 тыс. км.

В задней многорычажной подвеске слабым звеном считаются амортизаторы. Стойки и втулки стабилизатора служат 60–70 тыс. км, как и спереди. Тормозные колодки изнашиваются к 40–50 тыс., дисков хватает на 120–150 тыс. км.

Чтобы продлить ресурс пневмобаллонов, периодически счищайте грязь с опорных площадок. Для этого годится обычный нож, подвеску при этом вывешиваем полностью (оба колеса должны быть в воздухе). Если часто ездите по бездорожью, данную процедуру стоит выполнять при каждом ТО (15 тыс. км).



Чаще всего – торцевых шайб, ограничивающих перемещение сателлитов в осевом направлении. Порой шестерни прогрызают настолько глубокие канавки, что осевой зазор достигает сантиметра! Машина начинает дергаться, и именно по этому признаку определяется скорая кончина коробки: если после полной остановки ощущаете толчок, налицо именно такой случай (разжимается последний пакет, и сателлиты выбирают зазоры с ощутимым ударом). Чистое масло еще ни о чем не говорит – его могли заменить перед продажей. Кстати, масло рассчитано на весь срок службы, что дает повод для язвительных высказываний в Интернете: дескать, производитель здесь учел мизерный ресурс самого агрегата.

Компания ZF провела работу над ошибками, и после 2008 года проблем почти не стало. По сути, автомат полностью изменился, включая материалы деталей, однако серия агрегата осталась прежней – девятой. Обывателю сложно отличить старую коробку от новой – это задача для специалистов.

Случаются и другого рода толчки в трансмиссии – возникающие из-за расслаивания сайлент-блоков редуктора переднего моста, что обычно проявляется к 60–80 тыс. км. Рецепт – замена резинок.

С деталями подвесок и рулевого управления ничего необычного: ресурс укладывается в нормы здравого смысла (см. фото). Вот только задние амортизаторы подкачали – порой не выдерживают и 40 тыс. км, начинают течь. Меняя их, удалите заодно сгустки грязи в зоне контакта опорных площадок с пневмобаллонами. Делая это регулярно, существенно продлите ресурс последних.

По сравнению с предыдущей серией W 163 этот ML зарекомендовал себя более надежным: прочнее подвески, включая шаровые опоры, нет глобальных проблем с электроникой. Тем не менее стоимость километра пробега, рассчитанная по нашей методике (ЗР, 2011, № 1), оказалась угрожающе высокой: 14,24 руб. для дизельной версии и 25,21 руб. – для бензиновой. VIP-лечение обходится дорого. **ЗР**

Благодарим компанию UNIT на Дмитровском шоссе (Москва) за содействие в подготовке материала.

РАСЧЕТНЫЕ ЗАТРАТЫ ЗА ТРИ ГОДА ЭКСПЛУАТАЦИИ (75–150 тыс. км), руб.*

МОДЕЛЬ	ML 350	ML 300 CDI
Средняя цена трехлетнего экземпляра с пробегом 75 тыс. км	2 080 000	1 790 000
Стоимость ТО у дилеров за пробег 75–150 тыс. км включительно (с расходниками)	98 000	64 200
Вероятные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Заглушки головок блока (две замены)	6760	–
Привод ГРМ	113 000	–
Поликлиновой ремень с роликами	6850	6530
Ремонт АКП	200 000	
Сайлент-блоки редуктора переднего моста	10 560	
Амортизаторы задние	69 000	
Стойки и втулки стабилизаторов подвесок	32 780	
Рулевые тяги	12 500	
Тормозные диски и колодки передние	21 580	
Тормозные колодки передние (две замены)	18 640	
Тормозные диски и колодки задние	20 080	
Тормозные колодки задние	8820	
ИТОГО	**2 698 570**	**2 254 690**
Средняя цена шестилетнего экземпляра с пробегом 150 тыс. км	1 100 000	1 420 000
Потери в эксплуатации (сумма затрат на авто с вычетом его продажи)**	1 598 570	834 690
Средний расход топлива в городе (данные производителя), л/100 км	15	13
Расходы на топливо (А95, 26 руб./л; ДТ, 24 руб./л)	292 500	234 000
Возможные дополнительные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Задний блок САМ	27 450	
Удаление нейтрализаторов (с перепрошивкой контроллера)	18 000	–
Форсунка (одна)	–	22 350
Пневмобаллоны задней подвески	48 200	
Амортизаторы задние	69 000	

*Цены на март 2011 года, ремонт и ТО у дилера.
**Без учета страховок, шин, инфляции и ДТП.



ПРИЕЗЖАЙТЕ К НАМ НА КОЛЫМУ

Дорога, как известно, соединяет людей, города, страны и целые цивилизации. Но она же таит немало опасностей. Каких дорог стоит остерегаться, узнал **Игорь Моржаретто**.

Статистика неумолима: число аварий вследствие неудовлетворительного состояния дорог в России продолжает расти. К примеру, если в 2009 году в таких авариях погибло 5098 человек, то в 2010-м – 5889. А доля ДТП по «дорожной» причине возросла за год с 18,7 до 21%. Но это совсем не означает, что наши трассы окончательно пришли в негодность. Просто водитель стал умнее. Раньше как было? Влетел в яму, пробил колесо, погнул диск – и что? Помянул недобрым словом дорожников, поставил запаску и поехал искать ближайший шиномонтаж. А нынче – наверняка вызовет гаишника, тот акт составит, яму со всех ракурсов сфотографирует. И вот уже готов иск, а в статистике – новая циферка...

ГЛАВНАЯ ДОРОГА

На федеральных трассах больше всего аварий (примерно 70%) случается на безлюдных территориях и лишь треть – в населенных пунктах. По итогам 2010 года на федералках произошло 22 733 ДТП (+ 5%), в которых погибли 6516 и получили ранения различной тяжести 32 280 человек. У нас всего около 50 000 км федеральных дорог – получается одна авария на 2 км. Или один раненый на 1,5 км. Многовато...

Дорожники регулярно анализируют данные аварийности, пытаются определить, почему в том или ином месте чаще бьются машины. По итогам 2010 года они выявили на федеральных автомобильных дорогах аж 2904 участка повышенной концентрации ДТП, среди них 247 очень опасных.

Давно известен набор мероприятий для снижения числа аварий. В населенных пунктах и на подъездах к ним надо строить пешеходные переходы в разных уровнях и ставить фонари, на всем протяжении дорог сооружать разделительные барьеры между встречными потоками, следить за разметкой и знаками. Что-то, конечно, делается. В прошлом году установили около 600 км барьерных ограждений и больше 100 000 новых знаков, заодно ликвидировали 13 000 (!) незаконных съездов.

Проведенные мероприятия, как рассказал начальник отдела автомобильного транспорта и безопасности движения Росавтодора Александр Гордиенко, позволили ликвидировать 1194 участка концентрации ДТП. Это, конечно, хорошо, но, как показывает опыт, появятся новые опасные места, причем зачастую – как раз участки, сданные после реконструкции. Ведь чем лучше дорога, тем сильнее желание некоторых сограждан по ней «отжечь» – со всеми вытекающими...

Самыми опасными, до данным Федерального дорожного агентства, сейчас считаются трассы М2 «Крым» (Москва – Белгород; зафиксировано 208 аварийно-опасных участков), М7 «Волга» (Москва – Нижний Новгород; 172 участка) и М10 «Россия» (Москва – Санкт-Петербург; 132). А самая безопасная в России трасса – «Колыма» (Якутск – Магадан). Там за год официально зафиксирована всего одна авария! Благодатный край, оказывается.

ПО ГОРОДАМ И ВЕСЯМ

Если свернуть с федеральных трасс на региональные и муниципальные, ситуация станет хуже. В последние годы на ремонт и содержание этих дорог денег выделялось еще меньше! К чему это приводит, знает каждый. Исследования ситуации на региональных и муниципальных трассах регулярно проводит Межрегиональный общественный центр «За безопасность российских дорог». По некоторым ключевым регионам европейской части РФ он составляет свой рейтинг безопасности. При расчете используются следующие вводные: число аварий, количество погибших и пострадавших по причине неудовлетворительных дорожных условий (эти данные предоставляют в ГИБДД), количество автомобилей в регионе, численность населения.

По итогам 2010 года наиболее безопасными регионами признаны Тюмень, Ульяновск, Екатеринбург, Саратов, Липецк, Пенза, Рязань (город + область), Москва. У лидера

рейтинга Тюмени наименьший показатель отношения числа ДТП, случившихся из-за дорожных условий, к общему количеству аварий – 6% (среднероссийский показатель – 21%). В первой группе, как вы заметили, присутствует и Москва, но, по данным экспертов, столица постепенно теряет свое преимущество. Темпы строительства новых дорог просто не поспевают за ростом автопарка, в итоге растет число ДТП.

В группе регионов с удовлетворительным состоянием дорожной безопасности состоят Ижевск, Новосибирск, Киров, Волгоград, Санкт-Петербург, Ярославль, Барнаул, Воронеж, Омск, Оренбург, Архангельск. В Санкт-Петербурге второй год подряд растет число «дорожных» аварий: за год их удельный вес вырос с 15 до 18,8%. Не зря, выходит, жители Северной столицы возмущаются качеством содержания улиц и дорог в городе.

Группу с наиболее опасными дорогами составляют Самара, Пермь, Уфа, Нижний Новгород, Челябинск, Казань. Дорожные проблемы решаются здесь медленно, а каждый обильный снегопад превращается в стихийное бедствие. Кстати, в Самаре, по данным социологических опросов, среди населения самый высокий процент недовольных состоянием дорог – около 70%! А Башкортостан и Татарстан лидируют по числу погибших в «дорожных» ДТП (в 2010 году – 125 и 131 человек соответственно), поэтому они и оказались в самом низу списка.

ИНДЕКС БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ В РЕГИОНАХ ЕВРОПЕЙСКОЙ ЧАСТИ РФ*

БЕЗОПАСНОСТЬ

1	Тюмень и область	5,2
2	Ульяновск и область	6,6
3	Екатеринбург и Свердловская область	15,8
4	Саратов и область	20,5
5	Липецк и область	22,1
6	Пенза и область	24,1
7	Москва	26,9
8	Рязань и область	27,6
9	Ижевск и Удмуртская Республика	30,8
10	Новосибирск и область	31,3
11	Киров и область	33,5
12	Волгоград и область	35,0
13	Санкт-Петербург	37,6
14	Ярославль и область	39,4
15	Барнаул и Алтайский край	40,3
16	Воронеж и область	42,0
17	Омск и область	44,2
18	Оренбург и область	44,2
19	Архангельск и область	44,4
20	Самара и Тольятти	54,0
21	Пермь и край	56,2
22	Уфа и Республика Башкортостан	70,6
23	Нижний Новгород и область	79,0
24	Челябинск и область	83,8
25	Казань и Республика Татарстан	83,9

*По данным МОЦ «За безопасность российских дорог».

Аварийно-опасные места есть в любом крупном городе. Причем об их существовании знают и гаишники, и местные власти. Например, в Москве очень часто ДТП случаются на пересечении Кадашевской набережной и Большой Ордынки, Николоямской и Земляного Вала, Большой Филевской и Минской, на Кутузовском проспекте, на пересечении Рябиновой улицы и Можайского шоссе, Волгоградского проспекта и Люблинской улицы... Таких мест можно насчитать немало. Известны и причины частых аварий здесь, и возможные способы их устранения. Например, на пересечении Люблинской улицы и Волгоградского проспекта сходятся мощные транспортные потоки (это направления к большим спальным районам), здесь давно назрела необходимость построить современную развязку. Но «взамен» соорудили... торговый центр. Комментарии, как говорится, излишни. ЗР

ВНЕ ПОДОЗРЕНИЙ

Редкая поездка в дальние края обходится без трогательной встречи с инспектором ГАИ. На что стоит обратить внимание, дабы ее избежать, к чему может придраться ретивый служака, поведает **Сергей Смирнов**.

В первую очередь, и вполне справедливо, к незажженным фарам или ходовым огням. Ведь сейчас они должны гореть всегда и везде – при движении в городе, поселке и за их пределами. В противном случае штраф 100 рублей.

Нештатные лампы в фарах (особенно – заметные ксеноновые) могут разорить автомобилиста на 2500 рублей или стать причиной лишения прав на полгода-год с конфискацией модных фонарей. Демонтаж лампочек и изъятие водительского удостоверения возможны только по постановлению суда, а он скор – день-другой, поэтому отпуск и поездку придется прервать.

Установленные не по правилам номерные знаки – еще одна возможная причина задержки. Грозящее наказание – 500-рублевый штраф. Если знак невозможно прочитать или же он закрыт сетками-пленками, последует еще более суровое наказание – 5000 рублей штрафа или лишение прав на срок от месяца до трех.

С ноября прошлого года за управление чрезмерно тонированным авто штраф повысили – до 500 рублей. Мало того, на таком аппарате ездить запрещено! Инспектор имеет право отвинтить номера, а вернут их только после устранения нарушения. Придется на месте отдирать красивую пленку.

В салоне все живые люди должны быть пристегнуты. Отстегнулся – заплати 500 рублей. Каждый ребенок до 12 лет должен сидеть в детском кресле, альтернатива – специальное удерживающее устройство. Нет таких – штраф 500 рублей.

Если поклажа выступает за габариты машины спереди или сзади более чем на 1 м или сбоку более чем на 0,4 м, ее считают крупногабаритной. Такую следует обозначить знаками «Крупногабаритный груз». А ночью или в туман – еще и фонарем или световозвращателем белого цвета спереди и красного сзади. Не выполнил этих требований – считай, расстался с 1000–1500 рублей.

Если разрешенная максимальная масса прицепа не превышает 750 кг, то управлять авто с прицепом можно и без подкатегории E в правах. Более того, водителям легковых автомобилей сделано послабление, позволяющее не получать категорию E. Так, если разрешенная максимальная масса прицепа не превышает массы снаряженного автомобиля категории B, а разрешенная максимальная масса машины с прицепом не превышает 3500 кг, то и в этом случае открывать подкатегорию E не нужно.

За «перевес» или отсутствие документов на право управления автомобилем с прицепом – штраф 100 рублей. Думаете, пустяки, отдал сотку и поехал? Отнюдь: чтобы продолжить путешествие, придется искать водителя с требуемыми категориями в правах. Иначе мало штрафа – задержат весь караван. Имейте в виду: перевозить пассажиров в прицепе запрещено, штраф немаленький: 500–700 рублей. **ЗР**



Номера. Нечитаемые, нестандартные – штраф 500 рублей. Управление без регистрационных знаков, или с установленными в неположенном месте, или с приспособлениями, затрудняющими идентификацию, наказывается штрафом 5000 рублей или лишением права управления ТС на срок от одного до трех месяцев (ст. 12.2 ч. 1 и ст. 12.2 ч. 2 КоАП РФ).

Багажник. За нарушение правил перевозки крупногабаритных грузов предусмотрен штраф 1000–1500 рублей (ст. 12.21.1 ч. 4 КоАП РФ).

Прицеп. Управление автомобилем с прицепом без категории E, когда она необходима, чревато штрафом 100 рублей (ст. 12.3 ч. 1 КоАП РФ) и задержанием авто (ст. 27.13 ч. 1 КоАП РФ).

Фары. Не соответствуют требованиям ПДД – штраф 2500 рублей. Управление автомобилем с подобными световыми приборами чревато лишением прав на срок от полугода до года с конфискацией «левых» фар (ст. 12.4 ч. 1 и ст. 12.5 ч. 3 КоАП РФ).

Стекла. Управление ТС со стеклами, светопропускание которых не соответствует требованиям техрегламента, наказывается штрафом 500 рублей (ст. 12.5 ч. 3.1 КоАП РФ).



ВЕСЕННЕЕ ОБОСТРЕНИЕ

Этой весной в силу вступает целый ряд документов, напрямую касающихся всех автомобилистов. С важнейшими из них знакомился **Сергей Смирнов**.

ПЛАТНЫЙ ПРОСТОЙ

На рассмотрении в Госдуме находится законопроект, в очередной раз увеличивающий штрафы за некоторые нарушения ПДД. По мнению депутатов, такая мера позволит сократить пробки на дорогах. К маю проект должен обрести силу закона.

Пробки, заторы, полная остановка движения... Проблема становится массовой – характерной не только для столицы, но и для всех российских городов-миллионников. Надо строить новые дороги, но это дорого и долго; следует реформировать организацию дорожного движения, но как – непонятно, а нужен немедленный эффект от принятых мер! Поэтому в очередной раз решили увеличить штрафы для водителей, которые и создают эти самые пробки.

Нарушителей, конечно, надо наказывать, желательно большим рублем. Классический вариант: с одного направления машины еще не проехали перекресток, а с другого на только включившийся зеленый, всех расталкивая, ломятся самые нетерпеливые. А ведь пункт 13.8 ПДД предписывает водителям при включении разрешающего сигнала светофора уступить дорогу автомобилям, заканчивающим проезд! Вот для таких нетерпеливых депутаты предлагают повысить штрафы. «Подорожает» и проезд на красный сигнал светофора: если сейчас такое нарушение оценивается в 700 рублей, то после принятия поправок будет тысяча.

За «свободный трафик» планируют бороться и увеличением штрафа за неправильную парковку, подняв планку со 100 до 300 рублей; а если при этом еще и пробка образовалась, то кошелек водителя похудеет на полторы тысячи.

Депутаты предлагают также внести новые составы правонарушений. Например, пересечение стоп-линии перед красным сигналом светофора обойдется в 800 рублей. За движение или остановку на выделенной для маршрутных транспортных средств полосе – 1500 рублей.

Вот что нас ждет в ближайшее время. Но, похоже, у власти еще много идей, какие наказания следует ужесточить. Апофеозом может стать (как предположил один из читателей ЗР) введение штрафа для тех, кто... стоит в пробке. Взять да и наказать их за то, что они в этом месте в это время оказались, что и привело к остановке движения. А сидели бы дома, было бы все в порядке – и никаких пробок!

ВРЕДНЫЙ НОМЕР

В начале апреля вступил в силу долгожданный документ: приказ МВД о новых правилах регистрации транспортных средств. Он значительно (во всяком случае, на бумаге) упрощает процедуру постановки автомобилей на учет и снятия их с учета. В небытие уходят многие лишние действия, а потому процедура сократится во времени. Больше всего радует, что в ГАИ не будут теперь сверять номер двигателя – ни при проведении регистрационных действий, ни во время прохождения ТО. Всё! Номер двигателя отныне, как и во всех развитых странах, не более чем информация от завода-производителя дилеру, необходимая ему для того, чтобы правильно подобрать запчасти. Он остается только в ПТС и в компьютерной базе данных, а в свидетельстве о регистрации значатся VIN автомобиля и номер рамы (если есть). Именно последние числа и сверит инспектор при проведении регистрационных или иных действий. Интересно, правда, чем теперь займется многочисленная армия экспертов-криминалистов, привыкших зарабатывать деньги поисками полустертых цифр на отливке. А специальное зеркальце, с помощью которого их только и можно было разглядеть, станет, видимо, раритетом...

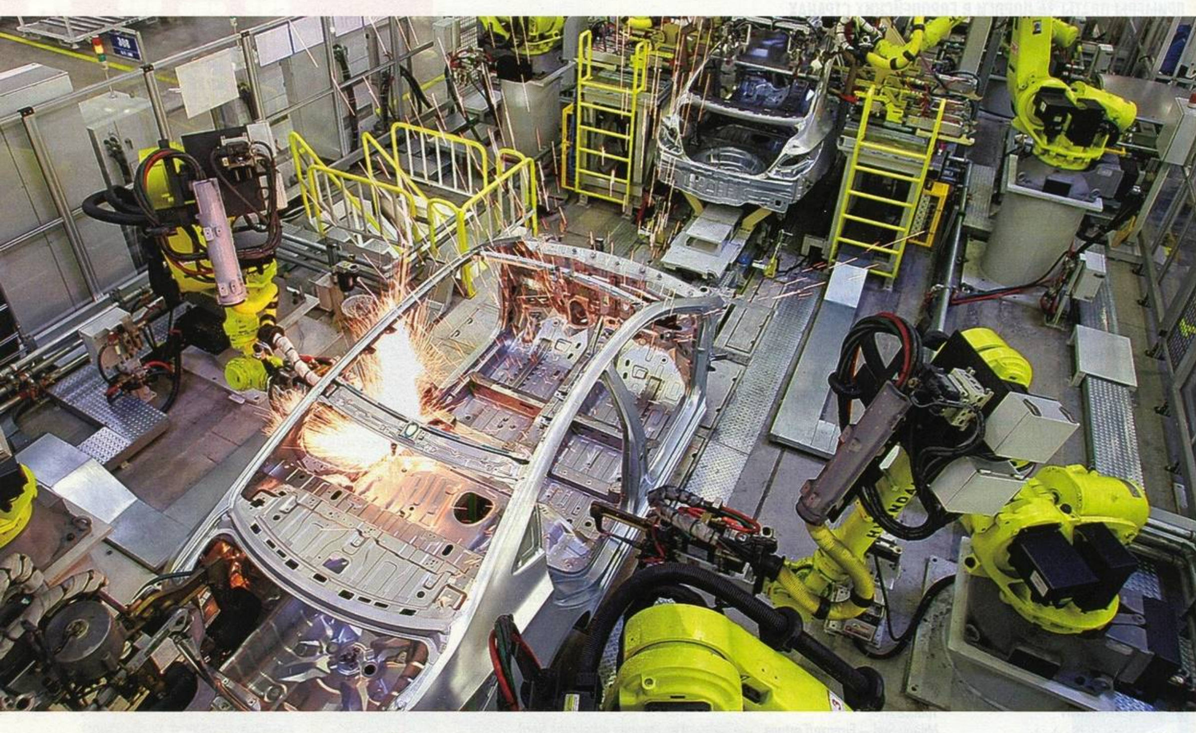
Облегчается и процедура купли-продажи. Теперь во многих случаях просто не потребуется ни снимать машину с учета, ни затем – ставить. Если оба владельца, бывший и новый, живут в одном регионе, понадобится сделать всего несколько простых шагов. По общему согласию составляется заявление в ГАИ, затем в ПТС вносят сведения о покупателе, которому выдают новое свидетельство о регистрации. Даже государственный номер можно не менять (если он, конечно, в нормальном состоянии)! Точно так же упрощается процедура при вступлении в наследство: не надо снимать машину с учета, ставить заново на учет – в ПТС лишь внесут данные нового владельца. И номера оставят.

Кстати, по поводу номеров: так как они уже в дефиците, в новых правилах регистрации предусмотрена выдача знаков, бывших в употреблении. Но, конечно, с согласия владельца машины. ЗР

НОВЫЕ ШТРАФЫ ЗА НАРУШЕНИЯ ПДД

(из законопроекта, по результатам первого слушания в Госдуме РФ), руб.

Правонарушение	Было	Будет
Проезд на красный сигнал светофора	700	1000
Выезд на перекресток во время затора и создание помехи для движения в поперечном направлении	100	1000
Нарушение правил движения в жилых зонах	500	1500
Отказ уступить дорогу автомобилю, пользующемуся преимущественным правом проезда перекрестков	100–200	1000
Нарушение правил остановки или стоянки	100	300
Нарушение правил остановки или стоянки транспортных средств в местах, отведенных для остановки или стоянки транспортных средств инвалидов	200	500
Остановка или стоянка транспортных средств на пешеходном переходе, за исключением вынужденной остановки, либо нарушение правил остановки или стоянки транспортных средств на тротуаре, повлекшее за собой создание препятствий для движения пешеходов	300	1000
Пересечение стоп-линии на асфальте перед светофором с горящим красным сигналом	–	800
Движение или остановка на полосе для маршрутных транспортных средств	–	1500
Остановка или стоянка на трамвайных путях и далее первого ряда ст края проезжей части	–	1000–1500
Остановка или стоянка в местах остановки маршрутных транспортных средств, а равно ближе 15 м от них	–	1000



ПОДПИСКА О НЕВЫЕЗДЕ

Минпромторг и Минэкономразвития в феврале подписали договоры с рядом автомобильных компаний о новых условиях промсборки. Далеко не все фирмы отважились вступить в игру по измененным правилам. Позиции сторон анализирует **Игорь Моржаретто**.

Начиная с 2005 года автомобильные компании, как зарубежные, так и российские, заключали соглашения, согласно которым обещали открыть в России сборочные производства при условии предоставления им таможенных льгот на ввоз комплектующих. Такие документы подписали 18 фирм. Не все заявки воплотились в реальные заводы (от сборки машин, отказалась, к примеру, «Сузуки»), но все-таки уже запущенные предприятия благодаря таким условиям выжили, а к ним прибавились новые сборочные площадки. Теперь автопроизводителям предложили взять «повышенные обязательства», в обмен пообещав дополнительный льготный период – восьмилетний (подробнее об этом – ЗР, 2011, № 3).

НА ПУТИ В ВТО

Но почему выбран именно такой временной период и почему претендентам дали так мало времени на раздумья – всего месяц (приказ был опубликован 2 февраля, а подписать соглашение следовало до 28 февраля)? При том, что речь шла об инвестициях в полмиллиарда долларов в среднем! Ларчик открывался просто: наше правительство решило, что Россия должна обязательно (наконец-то!) вступить в ВТО в 2011–2012 году. Условия вхождения в эту организацию предусматривают семилетний переходный период, в течение которого новичок обязан снизить таможенные пошлины. РФ будет вынуждена уменьшить пошлину на автомобили с 35 до 15%. Вот и решили, пока этого не случилось, экстренно организовать крупные автосборочные проекты... Лихо задумано!

Иностранные компании отлично понимают, в какую игру вступают. Сделка, на первый взгляд, выгодная, но самые разные риски никто не отменял. Главное сомнение: сможет ли российский рынок переварить такое количество автомобилей? Ведь каждый производитель берет на себя обязательство создать мощности для ежегодного выпуска 300–350 тыс. машин да еще локализовать за пять лет производство 60% комплектующих, включая выпуск в России как минимум 100 тыс. моторов... Неудивительно, что пока меморандумы подписали представители лишь трех интернациональных альянсов, а также трех самостоятельных компаний.

ВЕЛИКОЛЕПНАЯ ШЕСТЕРКА

Кто эти шестеро? Альянсы «Фольксваген – Группа ГАЗ», «Соллерс – Форд», АВТОВАЗ – «Рено-Ниссан» (с примкнувшим к ним «ИжАвто»), а также «одиночки»: «Дженерал моторс», ФИАТ и «Магна». Кроме того, КамАЗ и «Даймлер тракс» договорились о совместном производстве грузовых автомобилей – но это отдельная история за рамками данной статьи.

Союз АВТОВАЗ – «Рено-Ниссан» уже сейчас обладает необходимыми производственными мощностями. Собственно, под него и писались, видимо, новые правила. Сам АВТОВАЗ готов

выпускать ежегодно 600–700 тыс. автомобилей и такое же количество моторов; в Тольятти есть моторное производство и современный научно-технический центр (создание такого центра в России также входит в пакет новых условий). На московском «Автофрамосе» можно собирать до 160 тыс. машин в год, а у «Ниссана» около двух лет работает завод в Ленинградской области, возможности которого – 50 тыс. кроссоверов и люкс-седанов. «ИжАвто», переходящий в ближайшее время под полный контроль АВТОВАЗа, может собрать уже в этом году до 120 тыс. машин.

В долгосрочной перспективе производство альянса АВТОВАЗ – «Рено-Ниссан» в 2020 году достигнет 1,9 млн. автомобилей: по 400 тыс. иномарок и 1,1 млн. «лад». Причем это будут как бюджетные модели (всех трех брендов!), собранные на базе платформ B0 («Логан») и «Калина», так и очень недешевые машины (включая «Рено-Латитюд» и «Колеос», «Ниссан-Кашкай» и «Пасфайндер», а также некоторые модели «Инфинити»). Конечно, объемы производства этих автомобилей будут небольшими – 5% от заявленных. Зато компании получают право в течение трех лет

НОВЫЕ УСЛОВИЯ ПРОМСБОРКИ ПРИНЯЛИ ТРИ МЕЖДУНАРОДНЫХ АЛЬЯНСА И ТРИ ОТДЕЛЬНЫЕ КОМПАНИИ.

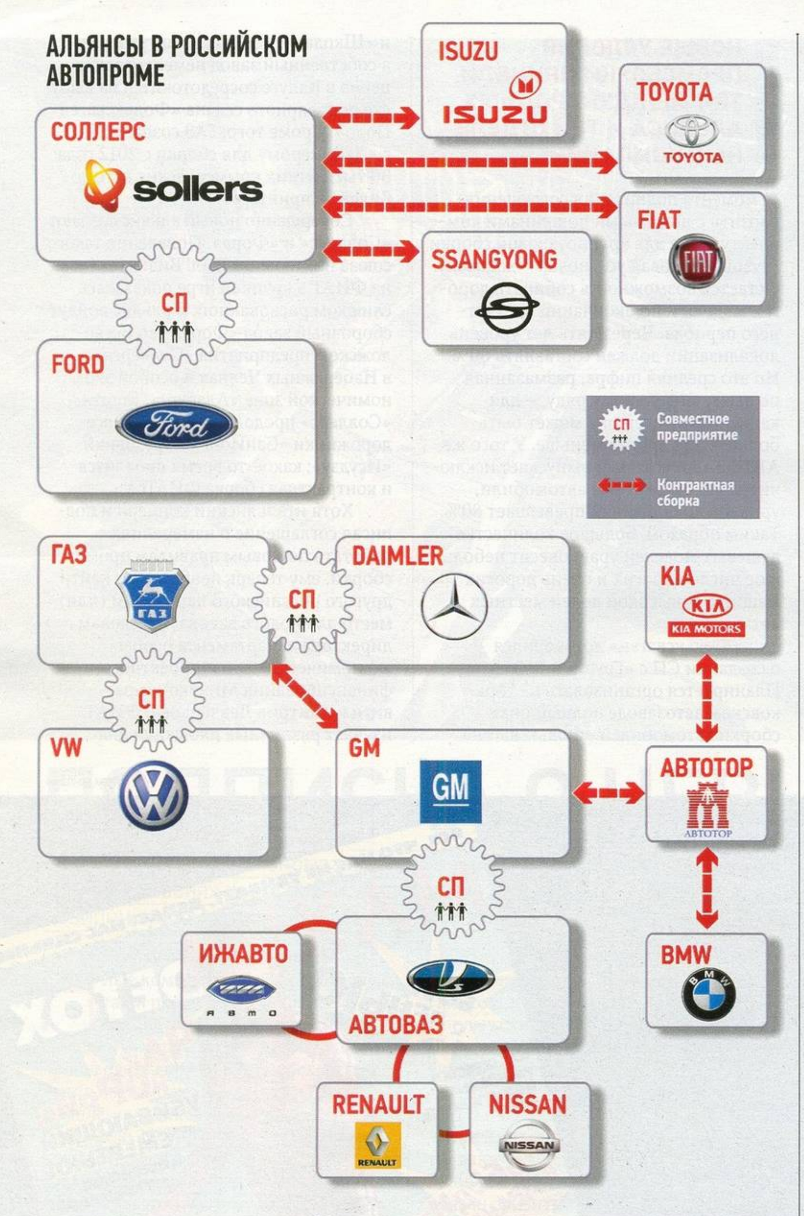
(с момента подписания соглашения) ввозить с льготными пошлинами комплектующие для крупноузловой сборки (кузов + силовая установка + ходовая). Остается возможность собирать дорогие модели и по окончании трехлетнего периода. Через пять лет уровень локализации должен составлять 60%. Но это средняя цифра, размазанная по всему модельному ряду, – для каких-то моделей она может быть больше, для других меньше. У того же АВТОВАЗа, который выпускает исключительно бюджетные автомобили, уровень локализации превышает 80%. Таким образом, большое количество дешевых моделей уравновесит небольшое число дорогих и очень дорогих машин с невысокой долей местных деталей...

«Фольксваген» договорился о создании СП с «Группой ГАЗ». Планируется организовать на Горьковском автозаводе полный цикл сборки автомобилей «Фольксваген» и «Шкода» – до 120 тыс. штук в год, а собственный завод немецкого концерна в Калуге сосредоточится на выпуске популярного седана «Фольксваген-Поло». Кроме того, ГАЗ создает СП с «Даймлером» для сборки с 2012 года 30 тыс. легких коммерческих автомобилей «Спринтер».

Совершенно новый альянс создают «Соллерс» и «Форд». Появления такого союза никто не ожидал! Видимо, ставка на ФИАТ в крупной игре показалась слишком рискованной. В альянс войдут сборочный завод «Форда» во Всеволожске и предприятия «Соллерса» в Набережных Челнах и особой экономической зоне «Алабуга». Кстати, «Соллерс» продолжит собирать внедорожники «СанЙонг» и грузовики «Исудзу»; какое-то время продлится и контрактная сборка ФИАТов.

Хотя итальянский концерн и подписал соглашение о намерениях работать по новым правилам промсборки, ему теперь необходимо найти другого российского партнера и (или) место для нового завода. По словам директора департамента особых экономических зон и проектного финансирования Минэкономразвития Дмитрия Левченкова, ФИАТ изучает различные площадки для

АЛЬЯНСЫ В РОССИЙСКОМ АВТОПРОМЕ



строительства – в частности, в Липецкой области. Кроме того, итальянский концерн вел переговоры с ТагАЗом.

В похожей ситуации очутился и канадский консорциум «Магна». В России у него уже работают три завода по выпуску комплектующих, но канадцы не оставили надежды отхватить контракт на сборку автомобилей в России.

У «Дженерал моторс» другие проблемы. Крупнейший американский производитель построил в Санкт-Петербурге собственный автозавод (мощность 75 тыс. машин в год), также у него остается доля в тольяттинском СП «Джи-Эм-АВТОВАЗ». Кроме того, он инвестировал средства в калининградский АВТОТОР. Все эти площадки пока используются не в полной мере, и, видимо, «Джи-Эм» подстраховался на будущее, договорившись о контрактной сборке седана «Шевроле-Авео» нового поколения на конвейере ГАЗа (30 тыс. автомобилей в год). Таким образом, у американцев есть возможности для дальнейшего развития – как с использованием собственных мощностей, так и с помощью партнеров.

Не факт, кстати, что все участники «шестерки» выйдут на финишную прямую: по оценке Алексея Рахманова, директора департамента автомобильной промышленности Минпромторга, к моменту подписания окончательных соглашений их может остаться четыре-пять. Зато в будущем к созданным альянсам могут примкнуть и другие компании. К примеру, «Тойота» уже договорилась о сборке на площадке «Соллерса» во Владивостоке вседорожников «Ленд Крузер Прадо» – по 1000 машин в месяц с 2012 года. Возможно, аналогичное соглашение с «Соллерсом» подпишет и «Мазда».

А еще, по словам Рахманова, новый режим промышленной сборки автомобилей вызвал интерес у более чем двух сотен производителей компонентов. «И это только начало! Мы надеемся, что в Россию их придет не меньше четырехсот!»

УСПЕТЬ ДО ИЮНЯ

Пока имеющиеся меморандумы – не более чем соглашения о намерениях, «подписантов» они ни к чему всерьез не обязывают. До июня компании должны представить в Минэкономразвития и Минпромторг подробные бизнес-планы с графиками развития производств и объемами инвестиций, а после их согласования выйти на этап подписания конкретных соглашений – для этого установлен срок до конца года.

За бортом новых соглашений остались несколько иностранных компаний, которые уже имеют в России свое производство, – «Хёндай» и КИА с заводом в Питере, «Мицубиси», «Пежо», «Ситроен», собирающие машины в Калуге. Они предпочли работать на старых условиях, тем более что срок их действия истекает нескоро (например, у «Хёндай» только в 2019 году!). Алексей Рахманов уверяет, что правительство будет свято соблюдать положения действующих соглашений и ни в коем случае не планирует наказывать «отщепенцев».

У этих компаний есть резон отказаться от новых обязательств. Они не получили новых льгот, но пока вроде и старых хватает... Зато они вправе сами решать, увеличивать мощности или нет, они не связаны обязательством создать с нуля моторное производство. А новоподписавшимся предстоит изрядно вложиться в развитие бизнеса – пока не ясно, с каким результатом. В этом и заключается главный риск для подписавшихся, хотя в Минпромторге их предпочитают именовать «компаниями, которые рассматривают российский рынок как стратегический». ЗР

СТАРЬЕ ОТСТУПАЕТ

Сделать вывод о том, что экономический кризис в России миновал, можно по разным признакам. Например, по уменьшению числа безработных или по улыбкам на лицах людей… **Игорь Моржаретто** посчитал основанием данные об изменении состава автопарка страны в прошлом году.

К оптимистичным выводам прийти довольно просто – стоит лишь сравнить показатели роста количества легковых автомобилей в России за последние три года. Так вот, в предкризисном (и самом успешном) 2008 году был показан рекордный прирост автопарка: 2,6 млн. штук (+ 8,2%). А вот дальше поступательное движение хоть и продолжалось, но уже куда более умеренными темпами. В 2009-м парк легковых автомобилей увеличился на скромные 1,1 млн. (+ 3,3%). Но в 2010-м снова рывок: прибавилось 2 млн. машин (+ 6,6%). Теперь на учете стоит 34 040 838 легковых автомобилей и 3 536 974 легких коммерческих (полная масса до 3,5 т).

Львиная доля (95%) легкового транспорта находится в собственности физических лиц. Что касается географической принадлежности «по рождению», то около 40% парка составляют иномарки. Наибольшую долю в парке легковых авто занимает марка «Лада» – 38,5% (13,2 млн. штук). Однако доля российского бренда сокращается – год назад она составляла 40,8% (13,5 млн. штук). Более половины всех зарегистрированных в стране вазовских автомобилей приходится на «классические» модели (их доля в общероссийском парке – 20,8%).





Свыше миллиона – точнее, 1,5 млн. автомобилей несут марку ГАЗ (1,5 млн. штук), еще 1,3 млн. – «Москвич». Но их доля неуклонно сокращается (–5,7% и –5,9% за прошлый год соответственно).

На фоне падения доли традиционных отечественных марок обращает на себя внимание рост парка иностранных автомобилей –10,7%, до 13,3 млн. машин. Но вот примечательная тенденция: если прирост числа иномарок, произведенных в России, составил 40,6% (до 2 млн. штук), то парк «праворульных» автомобилей сократился на 65,8% (до 0,8 млн.). Это отрадно, потому что первые прибывают в наш парк новыми, а вторые – старыми…

Наибольшее количество легковых автомобилей по-прежнему в Центральном федеральном округе – там ныне 10,1 млн. единиц (29,5% от всех). Вторым по численности является Приволжский ФО (6,6 млн.; 19,1%). Самые скромные показатели у Дальневосточного и Северо-Кавказского федеральных округов, в каждом из которых зарегистрировано немногим более 1,5 млн. легковых автомобилей. Так у них все еще впереди!

В нынешнем году мы решили отказаться от привычной статистической таблицы с численностью российского автопарка по регионам. Честно говоря, принятый в МВД шаблон нас не очень удовлетворял, ведь он давал подробную разбивку только по российским маркам. Теперь появилась возможность подробно изучить модельный и возрастной состав парка – спасибо специалистам аналитического агентства «Автостат». Объем полученной информации возрос настолько, что не позволяет привести эти данные в региональном разрезе: получится таблица, намного превосходящая площадь журнального разворота. Посему от подробной разбивки мы скрепя сердце отказались, но одну цифру все же назовем: в прошлом году был побит важный рекорд – число легковых автомобилей, зарегистрированных в столице и Московской области, превысило 7 млн. штук. Поэтому в таблицах отражена лишь федеральная информация, зато с разбивкой по маркам и отдельно для легковых и для легких коммерческих машин (см. таблицы). Обратите внимание на ту колонку каждой таблицы, в которой машины 2010 года выпуска. Но реально новых автомобилей поступило в эксплуатацию в тот год гораздо больше – не забывайте, что долгое время распродавались экземпляры, выпущенные в 2009-м.

Абсолютный бестселлер России – вазовская «шестерка»: их на учете свыше 2,1 млн. штук. А всего «жигулей» у нас бегает 7,2 млн.; считай, каждый четвертый автомобиль в России – «классика». На втором месте «самары» разных моделей (3,5 млн.), а на третьем – «десятки» и «приоры» (2 млн. штук). Впрочем, тут все предсказуемо.

Среди иномарок картина куда более сложная. На первом месте, понятное дело, японская «Тойота» – во многом благодаря

ПАРК ЛЕГКИХ КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ (LCV) в РФ (на 1 января 2011 года)*

Марка	Всего	2010 год выпуска
Asia	1347	0
Avia	1898	0
BAW	5882	38
БелАЗ	77	0
Bogdan	249	248
Chevrolet	1215	69
Citroen	17 809	4296
Daewoo	1603	1
Daihatsu	2556	0
Dodge	487	0
DongFeng	0	0
ЕрАЗ	18 092	0
FAW	4423	16
FIAT	39 629	11 513
Ford	98 313	3317
Foton	3586	22
Freightliner	26	0
ГАЗ	1 301 195	47 075
Hino	1258	0
Honda	463	0
Hyundai	57 066	1988
Isuzu	48 811	191
IVECO	7851	632
ИЖ	243 662	497
JAC	250	0
Jinbei	133	0
JMC	1802	9
KIA	11 679	397
Maxus	3820	1
Mazda	80 591	0
Mercedes-Benz	97 416	1263
Mitsubishi	97 432	6
Nissan	120 609	289
Nysa	5756	1
Opel	5043	0
Peugeot	29 381	9226
Polarsun	13	0
RAF	40 815	0
Renault	38 666	382
Skoda	449	0
SsangYong	12 433	0
ТагАЗ	354	168
Tata	126	0
Toyota	263 522	339
УАЗ	689 253	18 764
ВИС	26 833	2467
Volkswagen	152 207	3557
Yuejin	893	0
ВСЕГО	3 536 974	106 772

*По данным агентства «Автостат».

ПАРК ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ в РФ (на 1 января 2011 года)*

Марка	Всего	2010 год выпуска
Acura	4873	62
Alfa Romeo	8478	0
Asia	333	0
Aston Martin	295	15
Audi	462 735	15 160
Bentley	1985	61
BMW	337 925	13 124
Bogdan	7010	7000
Brilliance	1158	0
Buick	982	1
BYD	8729	75
Cadillac	9487	712
Chery	79 110	5394
Chevrolet	896 800	87 862
Chrysler	32 699	64
Citroen	71 644	9724
Dacia	1293	3
Daewoo	519 529	54 800
Daihatsu	27 894	0
Derways	1846	2
Dodge	39 367	124
DongFeng	19	0
«Донинвест»	3540	0
FAW	2556	0
Ferrari	379	26
FIAT	77 740	4360
Ford	954 697	69 269
ГАЗ	1 545 792	4482
Geely	14 025	1520
Great Wall	40 706	4725
Hafei	3161	1
Honda	633 289	9279
Hummer	6014	3
Hyundai	763 304	53 580
Infiniti	36 181	3094
Iran Khodro	10 359	0
Isuzu	23 871	1
ИЖ	245 876	1
JAC	198	12
Jaguar	8600	592
Jeep	34 830	562
JMC	56	0
KIA	482 060	87 707
«Лада»	14 173 227	443 276
Lamborghini	136	2

Марка	Всего	2010 год выпуска
Landmark	1045	0
Land Rover	77 837	7695
Lexus	125 939	9253
Lifan	15 372	7447
Lincoln	5095	6
ЛуАЗ	74762	1
Marussia	12	0
Maserati	519	25
Mazda	493 825	17 297
Mercedes-Benz	371 359	16 658
Smart	2608	6
MG Rover	11 065	4
MINI	3262	462
Mitsubishi	800 416	35 797
«Москвич»	1 407 760	4
Nissan	1 243 390	65 333
«Ока»	454 221	5
Opel	602 261	31156
Peugeot	192 087	18131
Plymouth	3477	0
Pontiac	12 908	0
Porsche	17 453	1088
Proton	843	0
Renault	53 0203	81 431
Rolls-Royce	440	38
SAAB	23 097	0
Saturn	1266	0
Scion	2043	1
SEAT	12 996	291
Skoda	233 374	36 667
SsangYong	54 584	9017
Subaru	195 126	3675
Suzuki	255 876	20 575
TarA3	15 725	6932
Tata	126	0
Tatra	250	0
Toyota	2 848 981	64 824
УАЗ	666 210	18 675
Volkswagen	698 271	47 339
Volvo	165 804	9491
Vortex	9427	2692
Xin Kai	324	1
ЗАЗ	834 411	12 900
ИТОГО ЛЕГКОВЫЕ	34 040 838	1 401 592

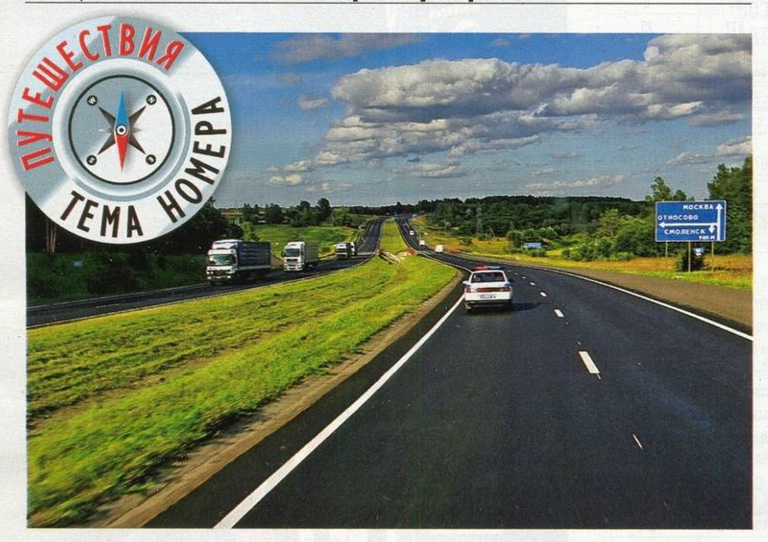
безумной популярности «праворуких» машин на Дальнем Востоке и в Сибири. Там они до сих пор составляют основу автопарка. Кстати, в России на учете стоят «тойоты» аж 104 моделей!

Итак, самая популярная иномарка в России – «Тойота-Королла» разных поколений (596,3 тыс.); если прибавить сюда вариации на ее основе типа «Спринтера», насчитаем еще больше. На втором месте – ура! – российский «Форд-Фокус» (437,7 тыс.), на третьем – «Дэу-Нексия» (323,8 тыс. штук). Далее идут «Рено-Логан» (322,6 тыс.), «Фольксваген-Пассат» (318,8 тыс.), «Шевроле-Нива» (304,4 тыс.), «Мицубиси-Лансер» (283,6 тыс.)... Даже по этому короткому списку понятно, что новые машины («Фокус», «Логан» и т. д.) активно теснят модели, которые раньше ввозили подержанными.

А это – хороший признак. Кризис, похоже, и вправду практически миновал... **ЗР**

БЫСТРЕЕ НА ЗАПАД

Когда отправляешься в путешествие по нашим дорогам, лучше быть во всеоружии – знать, где могут подстерегать всякие неожиданности, например пробки из-за ремонтных работ. Что нас ждет этим летом по дороге в Минск, выяснял **Игорь Моржаретто**.



Федеральная трасса М1, Минка, – самый короткий путь в Европу. Несколько часов езды от столицы, и вы уже в Белоруссии. Привычной границы нет (союзное государство!), только указатели говорят, что очутился за рубежом. Не забудьте, что в Белоруссии наш полис ОСАГО не действует, на въезде (а лучше дома, заранее) надо обязательно купить «зеленую карту» или местную страховку. Штраф за это нарушение – от 600 до 1500 российских рублей.

На территории соседней страны вполне современная автомагистраль до границы с Польшей построена уже давно, в России активные работы по реконструкции шоссе М1 начались несколько лет назад. Пока по всей длине дорога четырехполосная (по две полосы в каждом направлении), шириной 11–12 м, на некоторых участках с разделительной полосой (отбойник).

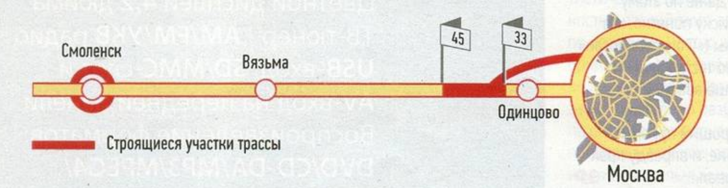
На многих участках покрытие оставляет желать лучшего, особенно после зимы. Наиболее изношенно дорожное полотно на отрезке с 200-го по 350-й км. А самым аварийно-опасным считают участок от Одинцова (16-й км) до поворота на Рузу (84-й км). Здесь число полос будет увеличено до четырех в каждую сторону, между ними установят отбойник.

Будут и развязки: поворот на Кокошкино, поворот на Крёкшино, съезд в Краснознаменск, развязка с бетонкой А107. А еще в этом году реконструируют развязку близ Смоленска. И конечно же, на всем протяжении магистрали в конце весны – начале лета проведут текущие ремонтные работы.

В районе Немчиновки – Одинцова проходит до 100 000 автомобилей в день! При этом значительная их часть – магистральные грузовики. Чтобы снять здесь напряжение, с конца прошлого года строят шестиполосную дорогу-дублер (18 км). В официальных документах она называется новым выходом на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М1 «Беларусь». Она начнется от развязки МКАД с Молодогвардейской улицей и примкнет к трассе М1 на 33-м километре, около Лесного Городка. Дорога непростая: на ней возведут 15 мостовых сооружений. Расчетная скорость – до 120 км/ч. Дорогу-дублер прокладывают на деньги концессионера. После пуска, намеченного на начало 2013 года, за проезд станут брать денежки – примерно сотню с легковой.

Как рассказал первый зампред правления госкомпании «Автодор» Сергей Кельбах, в этом году объявят конкурс на заключение «контракта жизненного цикла». Компании, которая его выиграет, предстоит отвечать за проектирование, реконструкцию, содержание всех 450 км трассы на протяжении длительного периода. Победитель конкурса должен ухватиться за лопату уже в будущем году. Копать – под строгим контролем государства. За это через два-три года самоотверженный дорожный строитель может смело объявить часть трассы (около 200 км) платной. ЗР

Федеральная трасса М1 «Беларусь» (часть европейского шоссе Е30) идет от Москвы до границы с Белоруссией (далее на Минск, Варшаву). Длина – 449 км. Проходит по Московской и Смоленской областям.



РЕМОНТНО-СТРОИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ НА АВТОТРАССЕ М1 «БЕЛАРУСЬ» в 2011 году (по данным ГК «Автодор»)

Объект	Удаленность от Москвы, км	Тип работ	Сроки проведения
Участок дороги	16–27	ремонт	II–III кв.
Участок дороги	33–45	реконструкция	II–III кв.
Участок дороги	140–153	ремонт	II–III кв.
Участок дороги	196–203	ремонт	II–III кв.
Участок дороги	209–215	ремонт	II–III кв.
Участок дороги	253–278	ремонт	II–III кв.
Мост через р. Днепр	281	ремонт	III кв.
Мост через р. Вопец	299	ремонт	III кв.
Мост через р. Суходол	339	ремонт	III кв.
Участок дороги	382–398	ремонт	II–III кв.
Путепровод через ж/д	389	ремонт	II–III кв.
Мост через р. Ольшанка	395	ремонт	III кв.
Участок дороги	411–425	ремонт	II–III кв.
Участок дороги	443–453	ремонт	II–III кв.

МЕЛКИМ ОПТОМ

Забот полно, а времени и сил не хватает – тяжела жизнь мелкооптового торговца. Скрасить ее может правильно выбранный автомобиль – скажем, новый «Рено-Кангу», обещает **Денис Арутюнян**. Фото **Александра Кульнева**.

Еще только завидев «Кангу», понимаешь: машина нового поколения изрядно подросла. Например, в длину – на 178 мм, база же увеличилась на 92 мм. Значит ли это, что возросли грузовые возможности? Подойдем поближе. И правда, распахнув двери багажного отсека, видим огромную площадку, прикрытую съемной полкой. Жаль только, что пол и боковины отделаны ворсистой тканью – если запачкаешь, отмывать будешь долго.

Но ведь это грузопассажирская версия, предназначенная в первую очередь для перевозки людей. Как «Рено» справится с такой задачей? Хорошо! Пассажиры оценят и удобство входа-выхода через сдвижные высокие «ворота», и обилие воздуха над головой, и немалый запас места в ногах. Да что простор, даже окна открываются по-взрослому, электроприводом. А ведь у многих «каблучков» лишь сдвижные форточки в задних дверях.

За рулем просторно, красиво и удобно. Правда, некоторые особенности эргономики требуют привыкания. Например, гипертрофированная загогулина ручника или сдвоенная крутилка печки: вращаем внешнее кольцо – регулируем температуру, центральная же часть отвечает за скорость вентилятора. Поначалу непросто смириться и с разметкой спидометра: крупные риски отвлекают не меньше, чем характерная для «французов» оцифровка «по нечетным». Вызывают ироническую улыбку спрятанные под баранкой куцые рычажки. Правда, об их размере забываешь уже через несколько минут – пользоваться-то, оказывается, удобно! Ну а рычаг





В стандартной комплектации багажный отсек «Кангу» прикрывает одна подъемная дверь. За пару распашных створок, которые можно открывать на 90 или 180 градусов, придется доплатить 7000 рублей.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Renault Kangoo

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4213×2133×1882
Колесная база, мм	2697
Грузоподъемность, кг	586
Масса снаряженная/полная, кг	1337/1923
Время разгона 0–100 км/ч, с	15,8
Максимальная скорость, км/ч	158
Топливо/запас топлива	А95/60
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	10,6/6,7/8,1

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 8 клапанов, 1,6 л, 62 кВт/84 л.с., 128 Н·м при 3750 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – типа «Мак-Ферсон»/упругая балка; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 195/65R15.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: Expression.

ЦЕНА: 647 000 руб.

коробки передач словно сам ложится в руку. А глубокая ниша бардачка, а полочка под бумаги А4 в центре панели, а бездонный бокс-подлокотник между передними сидениями... Да здесь не то что работать, жить можно!

Конечно, для скоростной и стремительной езды авто не приспособлено, на скорости за сотню мотор шумит так, что перечеркивает надежду на комфортное передвижение, и при обгонах на загородной трассе придется выбирать окно пошире. Впрочем, ему такой ход ни к чему. Стиль «Кангу» – размеренная семейная езда. Скажем, в городе радует приличная тяга на низах и довольно скромный аппетит.

Приходится привыкать к сцеплению, привод которого настроен типично по-французски: подхватывает на самом верху хода педали. Повышенного внимания требуют и тормоза. К эффективности нареканий нет, а вот обратной связи явно не хватает. Эта особенность вызывает недовольство пассажиров, которым приходится расплачиваться за невольные ошибки водителя глубокими поклонами. Как успокоить недовольных? Например, обратить их внимание на прекрасную

Салон «Рено» покоряет простором и воздушностью. Жесткий пластик передней панели не раздражает, как во многих бюджетных автомобилях, а настраивает на деловой лад.

Вынесенный на консоль джойстик коробки передач понравился умеренными ходами и четкой фиксацией. А вот к сдвоенной крутилке печки привык не сразу.

Задний диван «Кангу»: заходить очень удобно, сидеть очень просторно. А под ногами небольшие ниши – мечта контрабандиста!



подвеску. Временами кажется, что прямо перед машиной катит асфальтоукладчик, оперативно заделывающий все трещины и стыки.

Все-таки «Рено-Кангу» противоречив: плюсов немало, но и минусов хватает. Зато экономическая составляющая явно в его пользу: просторный и комфортный «каблучок» в самой богатой базовой комплектации оценен в 640 000 рублей – за эти деньги можно смириться с мелкими недостатками универсального грузопассажирского автомобиля. И оценить его небольшие, но важные достоинства. По торговой терминологии – мелким оптом. ЗР

Французы проявили чудеса практичности: чтобы объем над головами не пропадал впустую, установили не только полку над ветровым стеклом, но и потолочные ящички для задних пассажиров.



ГРУЗИ БОЛЬШЕ, КИДАЙ ДАЛЬШЕ

Важнейшая характеристика коммерческого автомобиля – грузовые возможности. С ними у «Кангу» порядок. За распашными дверями огромный багажник объемом 660 л при загрузке под полку. Сложив задний диван, получаем почти идеально ровную площадку, на которую можно установить даже стандартный деревянный европоддон. Правда, есть одно «но»: ширина салона не позволяет ставить палету поперек – не хватает буквально 3–4 см. А жаль, ведь тогда поместился бы не один, а два поддона!

Зато для перевозки, например, бытовой техники «Рено» подходит прекрасно – места хватит даже для небольшого холодильника или стиральной машины.

Не забывайте, однако, следить за массой: грузоподъемность «каблучка» ограничена 586 кг.







ГЛАВА БЕЛОГО ДОМА



Им может стать любой, кто обожает путешествовать с комфортом на автомобиле, пусть и отечественной модели. Мобильную квартиру на базе полноприводной «Газели» обживал **Максим Приходько**. Фото **Константина Якубова**.

Немецкая компания «Вайнсберг» совместно с «Группой ГАЗ» предприняла попытку вписать жилой однокомнатный отсек в размеры кузова стандартного фургона ГАЗ-27057. Так у газовских дилеров в прайс-листе появился автомобиль-дом.

С виду «Газель» как «Газель», только с очень высокой крышей. По паспорту вмещает семь человек, но спальных мест всего четыре. Можно добавить пятого пассажира, если им будет ребенок-дошкольник. Парадное крыльцо «белого дома», приводимое в действие электромотором, во время движения прячется под днищем. На первом этаже свой «овальный кабинет»: стол и четыре кресла с ремнями безопасности. Чтобы не толкать соседей локтями, кресла можно раздвинуть. В корме небольшой кухонный стол с газовой плитой и холодильником, рядом туалет с умывальником. Последние отделены от кухни веселенькой шторкой. Несложные манипуляции превращают туалет в душ. Очевидно, что при таком обилии мебели путешественникам надлежит быть стройными и невысокими. На втором этаже, куда ведет специальная лесенка, устроены два спальных места и небольшой рундук для багажа. Кстати, размещать поклажу в этом автомобиле больше негде – только в вышеупомянутом ящике и в таком же этажом ниже. Остальные вещи будут ехать, скорее всего, в сумках и чемоданах. Вот только куда их пристроить?

Как и положено, к дому прилагается уютная беседка. Ее крыша прячется по правому борту и раскладывается за считаные минуты. Если попадете на специализированную стоянку для кемперов, автодом можно будет подключить к внешним источникам электричества и воды; разъемы на этот случай расположены по левому борту.

Теперь о том, как эта «двухэтажная квартира» едет. Кемпер построен на полноприводном шасси, но в непролазные дебри лезть не стоит, все-таки не армейский вездеход. Зато спокойно проедете по разбитой грунтовке или



На пол уложен высокопрочный линолеум, мебель декорирована кленом, вверху лампы ненавязчивой подсветки.

Разложив кресла и столик, получаем двуспальную кровать; матрас для нее в походном положении прячется на втором этаже.

В базовой версии объем холодильника 75 л, над ним газовая плита, которой можно пользоваться и в движении. Вверху шкафчик для посуды, справа душ.

Места под туалет отведено не так уж много. Как не вспомнить Жванецкого: «Вся зарплата идет в унитаз»!

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ГАЗ-27057 4×4, автодом

Размеры:	
длина×ширина×высота, мм	5470×2070×2980
Колесная формула	4×4
Полная масса, кг	3500
Максимальная скорость, км/ч	100
Топливо/запас топлива, л	А92–95/70
Расход топлива, л/100 км	16,5
Диаметр разворота, м	7,5
Бак для свежей/сливной воды, л	80/60
Бойлер, л	10

ЭЛЕКТРООСНАЩЕНИЕ: 12 В/230 В, предохранитель-автомат, бортовой аккумулятор 100 А·ч, ТВ-подготовка.

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 8 клапанов, 2890 см³, 78,5 кВт/106,8 л.с. при 4000 об/мин.

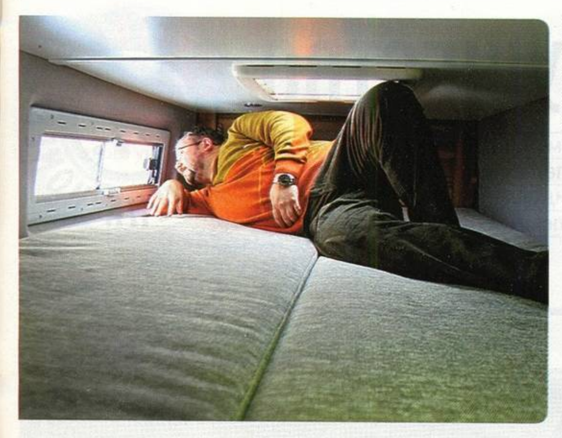
ТРАНСМИССИЯ: постоянный полный привод, раздаточная коробка двухступенчатая, с понижающей передачей и межосевым дифференциалом с принудительной блокировкой; М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – зависимые рессорные, рулевое управление – типа «винт-шариковая гайка» со встроенным гидроусилителем; тормоза – дисковые/барабанные, шины – 185/75R16.

ЦЕНА: от 1 350 000 руб.

заснеженной ледяной колее, как это сделал я. Экземпляр, доставшийся мне на пробу, был с бензиновым мотором мощностью 107 «лошадей». Для тяжелой машины откровенно мало, к тому же расход бензина (скромно заявлены 16,5 л на сотню) при стандартном 70-литровом баке не позволит особо удаляться от цивилизации. Поэтому следующие экземпляры планируют оснащать дизельным мотором «Камминс». «Лошадей» у него тоже поболе. Появится и более дешевая заднеприводная версия. На полном приводе для первых образцов настояли немецкие партнеры, намеренные продавать версию 4×4 в Европе.

Тех, кто управлял «Газелью», никакие сюрпризы в этой машине не ждут. Разве что порадует круиз-контроль – он у всех дизельных версий уже в базе. А устаревший, слабый бензиновый мотор для машины-путешественницы, конечно, не дело. Проехавшись



на дизельном полноприводном «Соболе», могу сказать, что уровень шума в нем намного ниже. А если завод сдержит свое обещание и поставит импортную раздаточную коробку... Но я отвлекся. Хочу предупредить тех, кто впервые сядет за руль такой машины. Да и любого другого кемпера тоже. Управляя этой громадиной (высота авто почти 3 м), забудьте о легковых навыках вождения. Помните: вы за рулем небольшого, но тяжелого фургона с высоким центром тяжести. Он не терпит резких маневров! Старинной поговорке «Тише едешь – дальше будешь» следуйте буквально.

Попробовав себя в качестве пассажира, понял: домочадцам разглядеть окружающий мир в небольшие окна будет нелегко. Зато форточки можно полностью открыть на остановках. Собственно, для этого кемпер и создан: доехал до места и обустроился. Как дома. ЗР

Второй этаж исключительно спальный. За мной расположен верхний ящик для багажа.

Все окна открываются. Для борьбы с комарами и мухами предусмотрены антимоскитные сетки.



ДВИЖИМОЕ ИМУЩЕСТВО

ПУТЕШЕСТВИЯ
ТЕМА НОМЕРА

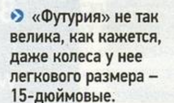
Не всех манит романтика путешествий в тесном автомобиле. Некоторые любят покомфортнее: с душем, королевской кроватью, туалетом, микроволновкой и прочими радостями жизни. Для таких уже давно придумали motorhome – дом с мотором. С самой крутой движимостью познакомился Алексей Воробьев-Обухов.

Давно – это когда? Если речь о прицепных жилищах (именно жилищах, а не повозках!), то, скажем, циркачам они известны еще с начала XIX века. И еще сто лет понадобилось, чтобы поставить вагончик на шасси с мотором. А настоящее развитие индустрия домов на колесах получила в двадцатые годы прошлого века. С тех пор придумано великое множество кемперов и так называемых караванов на любой вкус и кошелек. Если денег не хватает даже на обычный автомобиль, то можно купить домик, который потянет в дальний (или не очень) путь... велосипед. Чуть дороже обойдется трехколесная «квартирка» на шасси микрогрузовика «Пьяджо». Но сегодня речь о другом полюсе, недоступном даже среднему классу.

Здесь – царство мощных тягачей и междугородных автобусов: именно на их основе удается разместить настоящие апартаменты, где найдется место и гаражу для спорткара, и бассейну,

На крыше «Футурии» можно искупаться в джакузи или прогуляться по палубе, обозревая окрестности.





«Футурия» не так велика, как кажется, даже колеса у нее легкового размера – 15-дюймовые.

и тяжелой мебели из натурального дерева ценных пород. О всяких электронных игрушках типа телевизора во всю стену, доступа в Интернет, многокиловаттной аудиосистеме и говорить нечего – они обычно присутствуют в базовой комплектации. Лист опций отдан под настоящие излишества типа золоченого унитаза. Стоимость подобной движимости измеряется сотнями тысяч долларов, причем довольно легко взвинтить ее и до миллиона.

ЗАГЛЯНЕМ В «БУДУЩЕЕ»

Кемпер «Футурия», созданный компанией MOST Mobile Specials, стал самым дорогим экспонатом Дюссельдорфского караван-салона. Вместе с тягачом этот жилой полуприцеп стоит около 660 000 евро. И есть за что платить такие деньги: на 11-метровой крыше-палубе сделан самый настоящий бассейн на 550 л воды, или, точнее, джакузи с гидромассажем.

Таких «сухопутных яхт» построят ровно сто – настоящий эксклюзив. И предназначен он не для быстрого перемещения в пространстве, а чтобы

Оставив тягач с полуприцепом на стоянке, рванем в горы или по магазинам на спорткаре, который везем с собой.





и мир спокойно посмотреть, и себя показать. Поэтому, наверное, на двигателе здорово сэкономили: ну что для 9-тонного монстра 4-цилиндровый дизель в 170 л.с.! И топливный бак на 100 л! Впрочем, каждая заправка на АЗС станет настоящим шоу. Однако это не единственный мотор на борту – в стоимость набора входит спорткар «Гумперт-Аполло» с двигателем аж в 700 сил. Вот на нем можно и с ветерком. В гараж машину затянет по пандусу электролебедка.

Еще один дизель вращает генератор мощностью 12 кВт, предназначенный для электропитания дома. Для него, кстати, установлен еще один 100-литровый бак. Разумеется, на цивилизованной стоянке можно подключиться к внешней трех- или однофазной сети.

Хотя для путешествующих предусмотрено всего два спальных места, в расчете на гостей имеется десять посадочных мест. Им можно предложить кофе из автомата, напитки со льдом из небольшого (80 л) холодильника. А когда наступит ночь и все разойдутся по домам, хозяева смогут любоваться звездным небом... на потолке – независимо от погоды.

ДОМ ДАЛЬНОБОЙЩИКА

Если «небо в алмазах» и бассейн на крыше не являются настоятельной необходимостью в путешествии, то можно обойтись и втрое меньшей ценой, не потеряв, а, может быть, даже выиграв в комфорте. Вот, например, дом-автопоезд фирмы PowerHouse Coach на шасси «Вольво-NH12». Жилье в нем интегрировано с тягачом, в первом прицепе расположен гараж для легкового авто (в комплект не входит), на втором покоится катер. Если не расцеплять «вагоны», то девизом «Пауэрхауса» может стать «Только вперед!». И здесь как нельзя более кстати придется по-настоящему мощный дизель в 600 л.с. с крутящим моментом до 2700 Н·м. А 800-литровый запас топлива позволит сделать первую остановку очень нескоро. Еще один бак на 800 л предназначен для воды, объем холодильника уже не 80, а все 200 л: войдут не только напитки, но и недельный запас провизии. Готовить

Типично американский капотный тягач «Вольво» интегрирован с жилым домом, а сзади к нему прицеплены гараж для легковушки и тележка с катером (на снимке виден только ее край).

пищу помогут микроволновка с грилем и газовая плита – на борту аж 14 (!) 50-килограммовых баллонов. Заодно газ не даст замерзнуть зимой.

В таком доме можно жить круглый год, притом не оформляя никакой прописки. Вот только найти бы место для бесплатной парковки – с этим могут возникнуть сложности.

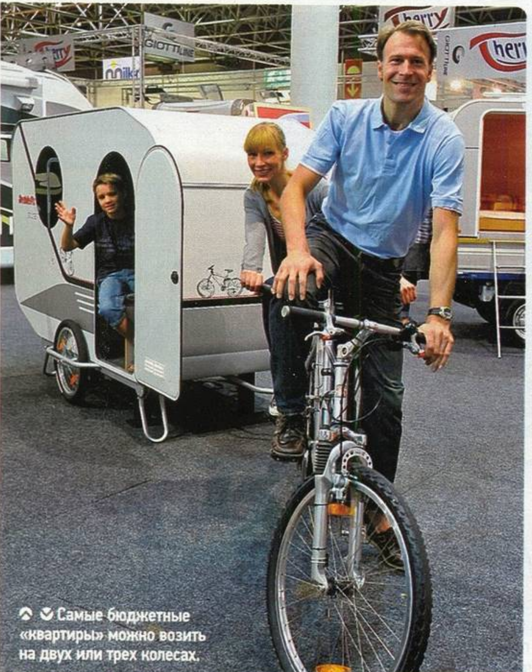
АВТОБУС С СЕКРЕТОМ

Не все путешественники, впрочем, хотят демонстрировать роскошь своего колесного дома. И тут на помощь приходит обычный с виду автобусный кузов. Стекла тонированные, дверь на привычном месте – может, это просто обычный междугородник везет 40–50 человек из пункта А в пункт В? На самом деле моторхоумы американской фирмы «Превост» (Prevost) почти не имеют внутри кресел. Разве что для водителя и пассажира рядом. А за ними – поражающий воображение салон. При длине 13,7 м есть где развернуться, тем более что на стоянке можно выдвинуть вбок три (модель H3-45 VIP) или два (модель XLII) эркера. Двигатель «Детройт Дизель» рабочим объемом 12,7 л и мощностью 515 л.с. резво разгоняет эту трехосную махину. Водителю-непрофессионалу (но, конечно, с нужной категорией в правах) помогают 6-ступенчатый автомат и продвинутая электронная система стабилизации. Электропитание обеспечивают два генератора: относительно маломощный на 75 А для всего того, что необходимо на ходу, и мощный на 270 А (при напряжении 24 В это 6,5 кВт) для работы электрической начинки апартаментов. А там, естественно, есть



Только при внимательном рассмотрении можно увидеть, что на кузове автобуса «Превост H3-45» есть стыки, выдающие присутствие выдвижных эркеров.

А вот как салон выглядит изнутри в раздвинутом до предела положении.



Самые бюджетные «квартиры» можно возить на двух или трех колесах.



и холодильник, и микроволновка, и телевизор с диагональю 32 дюйма, и роскошная аудиосистема, не говоря о многочисленных люстрах, бра, массажерах и прочем. Заметим, что при такой энерговооруженности газовые баллоны не нужны ни для плиты (она тоже электрическая), ни для обогрева (использован отопитель «Вебасто»). Более того, есть версии с отдельным дизель-генератором на 8,5 кВт, выдающим 120 В (для США) или 240 В (для Европы).

Конкретную цену вопроса указать трудно – уж слишком много возможных опций. Но во всяком случае надо быть готовым выложить около полумиллиона долларов. Отметим, что в США развит вторичный рынок подобных машин, на котором встречаются экземпляры аж 1985 года во вполне приличном состоянии. А чему удивляться, если фирма обещает ресурс в полтора миллиона миль?! До него таким машинам ехать и ехать. ЗР

РАСПОЛНЕВШИЙ «ВОЛЬВО»



В отличие от легковушек, грузовики, похоже, стремятся не сбросить вес, а, напротив, набрать его. Так, новая версия «Вольво-FH16» позволяет довести полную массу автопоезда до 295 т! Чтобы передвигать такую махину, потребовался 600-сильный двигатель с крутящим моментом 2800 Н·м.

Новый тягач обладает также ретардером, способным поглотить при торможении двигателем 578 л.с. Выпускается с пневмоподвеской либо с рессорной – по выбору заказчика.

Работу водителя облегчает 7-ступенчатый автомат с гидротрансформатором.

ПИКНИК НА ОБОЧИНЕ

На выставке «Техноклассика» в Эссене отмечается 60-летие первого современного кемпера. Именно в 1951 году появился «Фольксваген-Транспортер» со всем необходимым для пикника и ночевки на борту. Как это происходило в те далекие времена, наглядно показывает давний рекламный снимок: счастливчики запросто подъезжали к речке, не нарушая бесчисленных запретов и не возмущая экологов.

НА ВТОРОЙ МИЛЛИОН

Фирма ZF долго и тщательно следила за эксплуатацией одного из старейших городских автобусов в Марбурге, оснащенного автоматической коробкой передач Ecomat. После 17 лет эксплуатации и пробега в 1 050 227 км агрегат наконец решили вскрыть и осмотреть. Оказалось, достаточно поменять фрикционные диски – и машину можно вновь выпускать на линию. Что и было сделано. Подождем еще лет двадцать?

ДЛЯ ОХОТЫ И ПУТЕШЕСТВИЙ

Любители полного отрыва от цивилизации по достоинству оценят экспедиционный автомобиль, созданный фирмами «Хартманн» и «Хюнеркопф» на базе полноприводного (6×6) «Мерседес-Бенца Цетрос 2733А». Два таких авто отправлены заказчикам в Монголию, в Улан-Батор.

На борту есть все, что типично для современного европейского дома: стеклопакеты в окнах, ванна, кухня, туалет с биде. Для автономной жизни вдали от обитаемых мест в комплект машины включили гараж для квадроцикла, запас топлива в 500 л, автономный дизель-генератор, обеспечивающий 230 В. Словом, автомобиль весьма непростой – то-то за решеткой радиатора скрыты красно-синие мигалки. Масса кемпера 27 т, мощность 6-цилиндрового дизеля 326 л.с.



С ДРУГОГО КОНЦА



Снижение выбросов окислов азота – твердый орешек, прежде всего для дизельных двигателей тяжелых грузовиков. Тут идут в дело и хитрые нейтрализаторы, и добавки мочевины... А вот на автобане А1, севернее Оснабрюка, к проблеме подошли с другого конца: раз уж эти окислы вылетают в трубу, пусть они тут же, на дороге, и поглощаются. В качестве эксперимента построили шумозащитную бетонную стену длиной пока 1 км и покрыли ее слоем оксида титана, который вступает в реакцию с NO_x и нейтрализует эти соединения. Возможно, вскоре оксид титана станут добавлять прямо в асфальт.



ДОЖДАЛИСЬ!

Первый этап Формулы-1 – это лишь самое начало большой игры. Но некоторые тенденции уже можно понять, считает **Сергей Зиновьев**. Фото «Лотос Рено GP», «Ред Булл», «Даймлер».

БОЛЕЕМ ЗА ПЕТРОВА

Вот он, стоит на австралийском подиуме, мокрый от шампанского! Слева от него чемпионы мира Себастьян Феттель и Льюис Хэмильтон. Признайтесь – вы верили, что это произойдет? Да еще так быстро, всего на второй год выступлений россиянина в Формуле-1!

Все понимали: Виталий Петров – одаренный пилот. Трудно припомнить другого современного гонщика, умудрившегося дойти до Формулы-1 без какой-либо школы картинга. А Петров это сделал! Но оставались сомнения в его будущем в мире Формулы-1, где по меньшей мере половина команд укомплектована самыми быстрыми в мире пилотами, вдобавок хорошо обученными, со стабильными результатами. Да просто по числу стартов за карьеру и суммарному гоночному километражу Петрова превосходят почти все.

Сомнения начали испаряться по ходу последней гонки прошлого сезона. Уроженец Выборга провел ее блестяще, скорость ограничивали лишь возможности болида. Ныне машина новая – и, как показал Гран-при Австралии, очень удачная! Петров опередил на финише нескольких даже более быстрых соперников – «Ред Булл» Марка Уэббера, например. А ведь австралиец выступал на домашней трассе, имея за плечами девять сезонов в Формуле-1. Но Петров выиграл даже в тактике: стараясь ехать аккуратно, обошелся всего двумя пит-стопами. Те, кто не особо экономил резину (этот прием в Мельбурне не сработал), совершили по три остановки.

Логично, что оценки Петрову за эту гонку выставили высокие. Жерар Лопес, совладелец команды «Лотос Рено GP»: «Виталий мастерски провел гонку: ни одной ошибки за весь уик-энд! Именно такую задачу в этом сезоне перед ним поставили. Замечу, его подиум – это вовсе не случайность, как иногда бывает в гонках».

Особенно убедителен был Петров на фоне опытного партнера Ника Хайдфельда. Правда, сравнивать их только по Гран-при Австралии некорректно. В гонке немец и не мог отличиться, ибо еще на первых кругах в столкновении повредил болид. А квалификацию Ник провалил из-за трафика и отказа KERS, хотя жаловался он и на общий баланс машины.

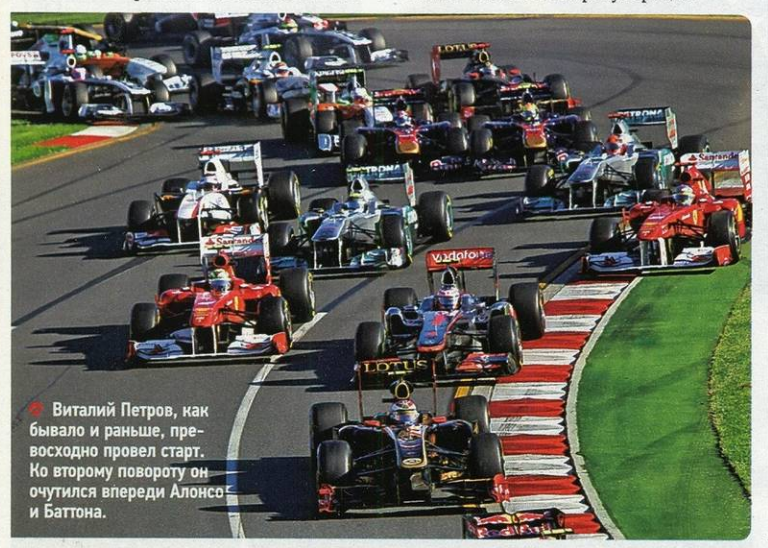
ОБЕСПЕЧЕНИЕ СОБЫТИЙ

Сравнивая нынешнюю гонку в Мельбурне с первым этапом прошлого сезона, все дружно отмечают, что в Бахрейне было намного скучнее. Хотя австралийская трасса тоже

не относится к числу зрелищных: мест для обгона крайне мало. Из этого можно сделать вывод, что сработали три концептуальные новинки сезона: шины «Пирелли», KERS и регулируемое заднее антикрыло.

Бесспорно, кому-то они помогли, но точно не тройке призеров. Те просто ехали в своем темпе, обгоняя лишь круговых. Дженсон Баттон тоже ничего не извлек из применения новинок – его затяжные атаки на Фелипе Массу так и не дали результата. Хотя «Мак-Ларен» был ощутимо быстрее «Феррари». Оказалось, выделение специального участка, где догоняющий может менять угол наклона антикрыла, а догоняемый – нет, вовсе не гарантирует успех преследователю.

Применение KERS, напротив, уже приносит пользу. Именно с помощью системы рекуперации энергии торможения Масса (да и другие пилоты) успешно оборонялся от атак, в нужных местах чуть увеличивая мощность и скорость.



Виталий Петров, как бывало и раньше, превосходно провел старт. Ко второму повороту он очутился впереди Алонсо и Баттона.

Технический комиссар Формулы-1 Чарли Уайтинг признал, что эффективность антикрыла в Мельбурне была весьма условна. Возможно, после Гран-при Китая правила его применения изменят.

К чему ФИА нагородила столько сложностей? Не проще ли было вместо KERS и мудреных антикрыльев просто разрешить кнопку «бустера» – для кратковременного повышения оборотов мотора, как на некоторых младших формулах? Ведь чем сложнее правила, тем труднее простому зрителю понять, что происходит.

Зато «Пирелли» выполнила «техзадание» устроителей серии на «отлично». Как и обещали итальянские шинники, никому не удалось проехать гонку с одним пит-стопом! То ли еще будет на трассах, где покрытие абразивное донельзя, а температура выше. Куда идем? Теоретически можно изготовить шины и под пять-шесть пит-стопов. Путаница возникнет невообразимая, начиная круга с седьмого. Но, согласитесь, это уже не спорт, а нечто иное. Формулу-1 и без того давно критикуют за превращение в телешоу с искусственным нагнетанием интриги.

Главными претендентами на чемпионский титул называют «Ред Булл», «Мак-Ларен» и «Феррари». «Лотос Рено GP» в эту компанию пока не вписали.



ЧЕМПИОНАТ МИРА ФОРМУЛЫ-1

1-й этап, Гран-при Австралии, Мельбурн

1. С. Феттель (Германия, «Ред Булл – Рено»)	1:29.30,259
2. Л. Хэмильтон (Великобритания, «Мак-Ларен – Мерседес»)	0.22,2
3. В. Петров (Россия, «Лотос Рено GP»)	0.30,5
4. Ф. Алонсо (Испания, «Феррари»)	0.31,7
5. М. Уэббер (Австралия, «Ред Булл – Рено»)	0.38,1
6. Дж. Баттон (Великобритания, «Мак-Ларен – Мерседес»)	0.54,3
7. Ф. Масса (Бразилия, «Феррари»)	1.25,1
8. С. Буэми (Швейцария, «Торо Россо – Феррари»)	1 круг
9. А. Сутиль (Германия, «Форс Индия – Мерседес»)	1 круг
10. П. ди Реста (Великобритания, «Форс Индия – Мерседес»)	1 круг

И соперники, и пресса самой большой неожиданностью Гран-при Австралии назвали темп Петрова и его результат.

Необходимое для победы преимущество Феттель получил уже к первому повороту. Говорят, будто гонку он провел не в полную силу.

САМООЦЕНКА

В полной мере первой гонкой сезона довольны лишь три команды – понятно какие. Очень радовались и в «Заубере» – двойному попаданию «в очки». Но лишь до того момента, когда комиссары дисквалифицировали обе машины за неправильные размеры пресловутого антикрыла. Проверка показала расхождение в 2 мм с эталоном. Таким образом, вместо «Заубера» два места в первой десятке получила «Форс Индия».

Легкая печаль витает в лагере «Вильямса»: его болиды быстры (хотя и не настолько, чтобы бороться с лидерами), но ненадежны (официальная причина – поломки трансмиссии). Грусть и озабоченность царит в стане «Феррари»: там разочарованы и кондицией новой машины, и самим ходом гонки. А «Мерседес GP» просто раздавлен и вдобавок размазан по стенке язвительной критикой немецкой прессы. Оба пилота сошли с дистанции, при том что ехали еле-еле. В отличие от «Мак-Ларена», который по сравнению с февральскими тестами добился прогресса, «Мерседес GP» явно стал хуже!

Босс «Феррари» Стефано Доменикалли и шеф «Мерседеса» Росс Браун ограничились стандартными заявлениями: мол, Мельбурн – особенная трасса, по ней нельзя судить о чемпионате в целом; всё проанализируем, форсируем и еще покажем силу на следующих Гран-при. Это означает примерно следующее: «Мы посмотрели, как и что работает в режиме реальной гонки, и постараемся побыстрее внедрить наиболее эффективные решения соперников». ЗР

ЗАМОРСКИЕ ДЕБЮТЫ

Стартового этапа чемпионата мира в бразильской Куритибе с нетерпением ожидал **Максим Вольнов**, чтобы узнать, кто на чем поедет.

Много лет подряд «туринговое» первенство планеты не обходится без российского присутствия. Два сезона в зачете частников провел Андрей Романов, полный сезон – команда «Лада Спорт» с «Приорой», в отдельных гонках стартовали Тимур Садрединов и Сергей Крылов.

Ныне – дебют Алексея Дудукало. Причем многократный чемпион России сразу стал партнером не кого-нибудь, а самого Габриэле Тарквини – экс-чемпиона мира. Команда получила имя Lukoil-SUNRED, а стартует Алексей за рулем «СЕАТа-Леон TDI».

Непременный блин комом ограничился аварией на первой тренировке. Подвеска требовала ремонта, поэтому вторую тренировку пришлось пропустить. В квалификации Дуду (такое у Алексея прозвище) был 17-м, первый боевой заезд провел осторожно, а во втором даже совершил несколько обгонов, опередив весьма серьезных соперников – например, шведского чемпиона Роберта Дальгрена. Надеемся, 12-е место на финише не предел для Алексея, ведь многие европейские трассы чемпионата ему знакомы (два года в Кубке «СЕАТ-Леон» – хороший опыт!).

Кроме того, «леоны» вскоре получат новые моторы – бензиновые «1,6 турбо» взамен дизельных. Такие уже стоят в машинах по-настоящему заводской команды «Шевроле». И «крузы»,

Попасть в одну команду с Габриэле Тарквини – большая удача. Итальянец наверняка поможет россиянину советами!





Машина помята, но механики сказали – ничего страшного. Обе гонки Дудукало провел на хорошем уровне.

Оснащенный новым мотором БМВ-320 – пока загадка. Один подиум уже есть, но частные команды – это все же не заводская.



оснащенные ими, в Куритибе были на голову сильнее всех. Все четыре пилота «Шевроле» побывали на подиумах, Роберт Хафф захватил лидерство в турнире. Кому достанется победа в зачете марок? Сейчас вопрос выглядит неуместным.

Заводская команда БМВ и все ее именитые пилоты во главе с трехкратным Энди Приолем чемпионат покинули. Как и СЕАТ, баварская фирма лишь оказывает техническую поддержку некоторым частным командам. Формально в зачете марок по-прежнему фигурируют имена СЕАТ и БМВ (с довеском Customer – «клиент»), но за ними нет былой мощи.

Помимо пилотов «Шевроле», на трассе выделялся лишь голландский ветеран Том Коронел на модернизированном БМВ-320. Самая заслуженная модель чемпионата получила мотор «1,6 турбо»! И Коронел был единственным, кто серьезно вмешался в личные дела Хаффа, Ивана Мюллера и Алана Меню, заняв во втором заезде второе место.

Четвертый игрок командного зачета, долгожданный «Вольво», в Бразилии был представлен лишь одним Дальгреном – на С30 с известным пятицилиндровым 2-литровым мотором. «Вольво» явно не хватало скорости. Как и Дуду, Дальгрену не удалось подняться выше 12-го места.

Но посмотрим, как пойдет дело в Европе. Наверняка в чемпионате прибавится и пилотов, и машин. **ЗР**



ЛЕД И КЕНГУРУ

Российская команда не только пробилась в финал маздовского чемпионата среди журналистов, но и заняла на нем первое место. **Сергей Воскресенский** делится впечатлениями о состязании на шведском озере Каллшен. Фото «Мазды».

Мы первые! Даже когда по лицу, застывая в 25-градусный мороз, текло призовое шампанское, в это верилось с трудом. Уж больно драматично для нас складывалась гонка. Причем именно в тот момент, когда соперники облегченно махнули на нас рукой, команда из шести человек сплотилась в единый организм. Каждый чувствовал свою ответственность – вне зависимости от того, стоял ли он на сугробе, считая количество пройденных кругов, или сидел за рулем, отчаянно борясь за секунды...

«А как мы будем ездить зимой без крыши, с одними только дугами? Холодно ведь!» – ворчали поначалу участники. «Наверняка организаторы что-нибудь придумают», – парировали другие. Как бы не так! На изобилующей хитросплетениями (более 40 поворотов на 4,9 км) ледовой трассе водителей ожидали причудливо раскрашенные и предельно «раздетые» MX-5 без всякого намека на крышу. Как и год назад, на летней гонке журналистов в Италии, с родстеров удалили все лишнее. И поставили на машины «боевые» 16-дюймовые зимние шины Black Rocket с шипами на 3 мм. К ним добавили более мощную блокировку дифференциала и национальное оформление кузова. Всего здесь 21 команда, включая неизвестно как примкнувшую к европейскому кворуму Австралию.

Оказывается, опасения насчет открытых кокпитов совершенно напрасны: даже в пылу тренировочных заездов, не говоря уж о гонке, от водителя да и от самого родстера жар идет такой, что впору снимать термобелье, предусмотрительно надетое под комбинезон. Ну а во время остановок и предстартового ожидания мощной печки MX-5 вполне хватает, чтобы не замерзнуть. Это я знаю точно, потому что стартовать в начале каждого заезда (гонка проводится по схеме 2 + 2 часа, с перерывом на дозаправку машин) наша команда поручила именно мне.

Старт давали с хода, после обязательного прогревочного круга за судейской машиной.

В мороз главное – валенки… и команда. Слева направо: тренер и стратег О. Кесельман, А. Евштокин (Car), В. Гагарин (mail.ru), С. Воскресенский («За рулем»), Б. Шульмейстер («Автоплюс»), Н. Гудков («Авторевю»), П. Ястребов (Quattroruote).

Меня выбрали первым из тактических соображений – большого человека лучше усаживать не спеша, щуплым водителям на эту процедуру надо гораздо меньше времени.

Стартовав третьим по счету, сначала долго борясь со снежной пылью, повисшей от соперников, а потом немного отпустив лидеров (ну надо хоть что-то видеть!), из-за банальной ошибки повисаю на сугробе. И ведь никто не мешал! Пока подоспела помощь, кажется, прошла вечность. Ну а потом началась погоня за секундами, ведь мы откатились на 16-е место. И вот тут все стало получаться: быстрые смены водителей, стабильные результаты и четкие обгоны. Даже на длинном шипе МХ-5 скользит буквально во всех поворотах. Невзирая на снежное марево, появившиеся колеи и ямы, как заведенные работаем рулем и газом, стараясь избегать ошибок и ледяного крошева по краям, в которое затягивает и без того непростую в управлении машину.

Справились! К перерыву российская команда уже вторая! Ну а потом опять старт и новая двухчасовая борьба – теперь бьемся в основном с Австралией. Ее команда едет очень здорово. Уж не знаю, какие они журналисты, но по тому, как уверенно и быстро их «Мазда» «печатает» круг за кругом, чувствуем: гоночная подготовка у ребят на высоте! Только вот меняются они медленно…

Последние, самые азартные минуты четырехчасового марафона… Нас все же догоняют, даже успевают хорошенько пнуть в задний бампер, требуя дорогу! А потом в пылу борьбы машина с кенгуру на боковине вдруг беспомощно повисает на сугробе. Победа! Значит, не зря тренировались, ломали бамперы, переживали.

Через несколько часов на праздничном банкете после взаимных поздравлений прозвучало: «В следующем году Австралия все же будет первой!». Вызов принят. ЗР



Ледяная пыль была самой большой сложностью в этой гонке, особенно с утра, когда над озером стоял полный штиль.

Машинам досталось по полной программе, да и с круговыми лидеры особенно не церемонились.

ВЕСЕЛЫЙ УРОК

Один стрелочный прибор на панели и только два стекла – ветровое и заднее. Неужели это современный гоночный автомобиль? Безусловно, утверждает **Вадим Крючков**. Фото **Георгия Садкова**.

В нашем автоспорте есть машины начального уровня. Их еще часто сравнивают со школьной партой. Ох, неспроста родилась эта аналогия. Уроки, что проходят с участием подобных автомобилей, конечно, полезны, но образовательный процесс пресный, как обязательная школьная программа. Кольцевые «калины», раллийные «логаны». Всего сотня лошадиных сил, вес под тонну... Ждать особой прыти от переделанных серийных моделей, зажатых в тиски бюджета, не приходится.

А нельзя, чтоб и полезно, и весело? В России появились весьма любопытные французские машинки Mitjet: внешне напоминают серийные, но это умелая и весьма прикольная маскировка. Используя набор пластиковых панелей, можно сделать любого двойника – от «Шкоды» до «Порше»! Зрелищность в ходе гонок обеспечена, но суть не в этом. Главное – начинка: спартанская, но истинно гоночная.

Пространственная рама, двигатель с воздушным охлаждением, карбюраторы, кулачковая коробка передач с секвентальным механизмом переключения, задний мост. Перечень деталей будто из прошлого века. А на выходе 150 л.с. на 520 кг снаряженной массы! И раскручивается мотор до 9500 об/мин.

Гонки и комфорт – несовместимые понятия. Mitjet скорее спортивный инвентарь, чем автомобиль в привычном большинству водителей понимании. Собственные ощущения это тут же подтверждают. Снимаю руль (иначе в седло не забраться) и протискиваюсь в салон. Потом ставлю баранку на место. Посадка правильная: педальный узел достаточно далеко, а руль близко. Ключ «массы», тумблер зажигания, кнопка стартера – движок







Mitjet в облике гоночной «Шкоды». Там, где должны быть двери, стекол нет.

Четыре тумблера, одна кнопка, рычаг коробки передач, сиденье, руль, педали – вот и весь салон.

Простой – не значит примитивный. Карбюраторный двигатель «Ямаха» при объеме 1250 см^3 выдает 150 л.с.



Познается в сравнении: обычная «Шкода» и замаскированный под нее Mitjet.

заголосил, да так по-взрослому! Клац, включилась передача – поехали!

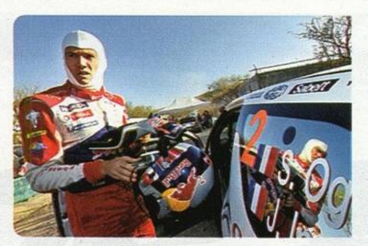
Вот он, разгон гоночного автомобиля. Разве может система впрыска с электронной педалью газа реагировать на движение ноги быстрее четверки карбюраторов с тросиковым приводом? Способен ли хитроумный автомат переиграть механическую коробку с механизмом последовательного включения передач? Mitjet выполняет команды мгновенно.

А как удобно тормозить жесткой педалью! И уж совсем сказка – рулевое управление без усилителя. Пальцы считывают с обода руля массу информации о дороге. В отсутствие электронных и гидравлических посредников автомобиль понятен. Привыкаешь к нему быстро. Когда последний раз ездил на заднем приводе по льду? Да лет пятнадцать назад. Mitjet помог вытащить из архива подзабытые навыки. Вместе с французской машиной мы носились по трассе в управляемом заносе и, по-моему, оба получали удовольствие. Снежная пыль залетала в салон, замерзали руки и лицо... Это не раздражало. Урок был интересным. И научить Mitjet способен многому.

Зимние покатушки не основная специальность автомобиля, он спроектирован для кольцевых гонок. Его летние таланты: разгон до сотни за 3,5 с и максимальная скорость поболе двухсот – с запасом хватит для обучения и последующего роста. Бюджет? Наверное, не стоит ориентироваться только на стоимость автомобиля. Лучше рассчитать траты на сезон: машина, расходные материалы, покрышки, стартовые взносы и т. д. Самая грубая прикидка – не выше бюджетных моноклассов. По сути, за те же деньги получите больше навыков и, главное, больше удовольствия. ЗР

ОЖЬЕ НЕ УСТУПИТ

Ралли Швеции, где пилоты «Форда» на «фиестах» взяли весь подиум, породило ощущение, что новый «Ситроен-DS3» не в лучших кондициях. Однако на следующем этапе чемпионата мира, в Мексике, это подозрение не подтвердилось. На жесткой каменистой трассе в летних условиях за победу боролись два Себастьена – Ожье и Лоэб, причем Себастьен-младший долго лидировал. А на вопросы о командной тактике «Ситроена» дерзко отвечал, что хочет взять титул и потому делать какие-либо уступки Лоэбу не намерен. Семикратный чемпион все же решил спор в свою пользу – наращивал темп и давил на Ожье до тех пор, пока тот не вылетел с трассы и не разбил машину. Честный вариант, но не самый лучший для «Ситроена», ведь на второе место сразу же вышел Микко Хирвонен, а на третье – Яри-Матти Латвала.



Третий этап, в Португалии, тоже не ответил на вопрос, кто же в лучшей форме – DS3 или «Фиеста». Полтора дня борьба между лидерами заводских команд шла равная. До тех пор, пока на машине Хирвонена не лопнула шина – две минуты на замену. А чуть позже Латвала потерял уйму времени из-за поломки полуоси. К этому моменту лидером снова был Ожье, и на сей раз грубых ошибок не сделал – 40 секунд перевеса над Лоэбом хватило с запасом.



ЗАПАД ВСЕ ПОДЕЛИЛ

Чемпионат России по трековым гонкам завершился финалом в подмосковном Раменском. Восточная зона (турнир был разделен по географическому принципу на две части) отнеслась к финалу прохладно, прислав только трех представителей. А «запад», пользуясь численным перевесом, сделал все, чтобы забрать полный комплект медалей.

По ходу состязания двух «западных» пилотов дисквалифицировали за нарушения в подготовке машин. В их числе оказался и действующий чемпион страны Владимир Черевань, успевший выиграть на старенькой «Хонде» все пять заездов, в которых стартовал. Еще одного гонщика из числа фаворитов судьи сняли после финиша. Итоговая тройка призеров: победитель финала Вячеслав Малеев, Алексей Дудукало и Сергей Рябов, причем бронзу разыгрывали в дополнительном заезде с участием четырех пилотов!

Ни новый формат, ни отмена чемпионата в зачете А-1600 не повлияли на состав и количество участников радикально. Что-то добавилось, но что-то и ушло – например, заводская команда «Лада Спорт» от старта в турнире отказалась.

СЛИШКОМ СЛОЖНЫЙ РУЛЬ?

Специальная рабочая группа, составленная из инженеров разных команд, озаботилась проблемой постоянного усложнения конструкции руля болидов Формулы-1 (на фото – устаревший, сравнительно простой образец). Число кнопок, переключателей, тумблеров и светодиодов за зиму еще выросло – в частности, из-за применения KERS. Многие пилоты стали жаловаться, что руль отвлекает от управления автомобилем, а это – угроза безопасности!

Правда, не вполне понятно, от кого именно поступали жалобы. Михаэль Шумахер подметил, что в прошлом году пилоты на определенных участках трасс даже снимали одну руку с руля, чтобы закрыть отверстие «хитрого» воздуховода. И ничего – справлялись! А у Фернандо Алонсо вообще никаких проблем: «Если кому-то некогда нажимать те или иные кнопки, то пусть не нажимает. Лично у меня все действия доведены до автоматизма еще на тестах».



КАЛЕНДАРЬ

РАЛЛИ

6–7.05 Кубок России, «Альянс-Авто», Асбест, Свердловская обл.

21–22.05 чемпионат России, «Славянский кубок», Браслав, Белоруссия

КРОСС, РАЛЛИ-КРОСС

7–8.05 чемпионат и Кубок России (грузовики, легковые), «День Победы», Рязань

7–8.05 первенство России (легковые, багги), Тольятти

14–15.05 чемпионат России (легковые), Воронеж

21–22.05 первенство и Кубок России (багги), С.-Петербург

21–22.05 чемпионат России (легковые), Казань

28–29.05 чемпионат России (легковые, грузовики), Чита

ДРУГИЕ ВИДЫ АВТОСПОРТА

6–8.05 чемпионат России по картингу, Ростов-на-Дону

6–9.05 чемпионат России по трофи-рейдам, «Кировские болота», Ленинградская обл.

13–15.05 Кубок России по ралли-рейдам, Нижегородская обл.

21–22.05 чемпионат России по кольцевым гонкам, RTCC, «Смоленское кольцо», Дорогобуж

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

2-й этап, Ралли Мексики

1. С. Лоэб (Франция, «Ситроен-DS3»)	3:53.17
2. М. Хирвонен (Финляндия, «Форд-Фиеста»)	1.38
3. Я.-М. Латвала (Финляндия, «Форд-Фиеста»)	2.23
4. П. Сольберг (Норвегия, «Ситроен-DS3»)	7.38
5. М. Остберг (Норвегия, «Форд-Фиеста»)	8.43
6. Х. Сольберг (Норвегия, «Форд-Фиеста»)	11.10

3-й этап, Ралли Португалии

1. С. Ожье (Франция, «Ситроен-DS3»)	4:10.53
2. С. Лоэб	0.31
3. Я.-М. Латвала	3.22
4. М. Хирвонен	6.16
5. М. Уилсон (Великобритания, «Форд-Фокус»)	7.48
6. П. Сольберг	10.17

После 3 этапов

Пилоты

1. М. Хирвонен	58
2. С. Лоэб	58
3. Я.-М. Латвала	48
4. С. Ожье	41
6. П. Сольберг	31
6. М. Остберг	28

Команды

1. «Форд»	100
2. «Ситроен»	90
3. «М-Спорт Форд»	40
4. «Петер Сольберг Тим»	22

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО ТРЕКОВЫМ ГОНКАМ

N-1600, итоги

1. В. Малеев (Самара, «Лада-Калина»)	133,25 очка
2. А. Дудукало (Москва, «Форд-Фиеста»)	129,5
3. С. Рябов (Самара, «Лада-Калина»)	112
4. В. Летунов (С.-Петербург, «Лада-Калина»)	87,25
5. Б. Шульмейстер (Москва, «Хонда-Сивик»)	86,75
6. Д. Саликов (Тюмень, «Лада-Калина»)	78

КТО КУДА ПОЕДЕТ



Число россиян, стартующих в различных формульных сериях, перевалило за десяток, за всеми уследить нелегко. Официально прозвучало лишь несколько сообщений о том, кто и где будет выступать в сезоне-2011. Михаил Алешин перешел в серию GP2, Даниил Мове и Антон Небылицкий остаются в Мировой серии «Рено-3,5». Сергей Афанасьев из F2 перебрался в чемпионат AutoGP, преобразованный из Формулы-3000 (шасси «Лола» с 550-сильным мотором «Зитек»). Шансы Сергея, по-видимому, неплохи, так как он получил место в чемпионской команде DAMS.

Даниил Квят активно провел зиму, выступив в пятиэтапном чемпионате Новой Зеландии Формулы «Тойота»: два подиума, суммарное пятое место. А в мае в рамках редбулловской программы поддержки молодых пилотов он дебютирует в Формуле «Рено 2.0» (вместе с Карлосом Сайнсом-младшим). И наконец, Максим Зимин из Формулы «Абарт» шагнул в серию GP3, где прошел все официальные тесты. В тех, что проводились на автодроме «Поль Рикар», участвовал и Иван Лукашенко – возможно, он вскоре станет соперником Максима.



СТАРОЕ НАДЕЖНЕЙ

Культовая в США гонка «12 часов Себринга», проводимая в штате Флорида, ныне стала этапом сразу двух серий на выносливость – американской ALMS и межконтинентальной ILMS. Европейские заводские команды проявили к ней повышенный интерес. Все ожидали битву титанов – турбодизельных прототипов «Пежо» и «Ауди». Но интрига быстро умерла, так как на оба «ауди-R15» свалились напасти в виде лопнувших шин и незначительной аварии. Далее они сражались лишь между собой в районе пятого места. А два экипажа на абсолютно новых «пежо-908» пострадали скорее из-за ошибок пилотов. Так, долго лидировавшей машине (П. Лами, Ф. Монтаньи, С. Сарразин) дважды пришлось заезжать в боксы для устранения последствий мелких аварий. В итоге экипаж финишировал третьим.

Победу же праздновало трио частной команды Oreca – Оливье Панис, Николя Лапьер, Лойк Дюваль, выступавшие на старом «Пежо-908 HDi FAP». Так что французская фирма все равно записала гонку себе в актив.

Здесь же дебютировала в ILMS заводская команда БМВ. Оба экипажа на 500-сильных M3 уверенно добрались до финиша и сделали победный дубль в зачете GT. Лидерам класса прототипов экипаж Энди Приоля, Дирка Мюллера и Джоя Хэнда уступил 20 кругов.

УГОЛ АТАКИ

Актуальность утверждения легендарного спортивного директора Альфреда Нойбауэра взялся проверить **Вадим Никишев**, поставив себе дополнительную задачу – испытать в скольжении все три типа привода. Снежный шприц из-под колес ловил объективом **Георгий Садков**.

Техника скольжения сквозь поворот на всех четырех колесах называется powerslide. Это быстрее, чем переключаться на низкую передачу и убирать газ. Это вообще самый быстрый метод «взять» поворот.

А. Нойбауэр, «Мужчины, женщины и моторы»





В 1930-е годы пилоты наловчились проходить повороты автодромов в силовом скольжении. Затем маятник качнулся в обратную сторону: новая кольцевая манера езды исключила эффектные заносы. Раллисты по-прежнему практикуют «пауэрслайд» – но Себастьян Лоэб выигрывает одну гонку за другой, атакуя повороты без лишних скольжений...

На блестящем как стекло льду кольцевой трассы «МегаФон Тушино Ринг» выстроились три купе: «классический» «Хёндай-Генезис», переднеприводный «Вольво-С70» и «Ауди-А5» со всеми ведущими. Силы примерно равны: от 213 у «корейца» до 240 у «властелина колец». Вполне достаточно, чтобы сорвать колеса в пробуксовку!

Пилоты тоже не лыком шиты. Олег Петриков гонялся в кольцевом «Туринге» на заднеприводном БМВ, стал победителем Гонки звезд «За рулем»-2011 в зачете экипажей на «Ситроене», давно не знающем других вариантов, кроме переднеприводной компоновки, а в жизни он ездит на «Мерседес-Бенце 4MATIC». Перечислять титулы Виктора Козанкова просто не хватит времени. Вкратце: он завоевал зарулевскую Хрустальную шину еще на «классическом» треке, побеждал в формульных гонках Кубка дружбы соцстран, а недавно – для поддержания формы – выиграл переднеприводный Кубок «Хонды-Сивик». «Я вам сразу

В. Козанков
1.41,6

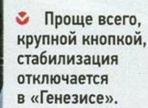
На «классике» непросто сохранять прямолинейное движение: задняя ось ерзает и с подачей газа, и при сбросе.

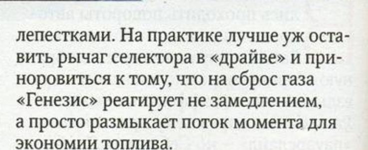
О. Петриков
1.38,7

«Генезис» оставляет водителя один на один с задним приводом и 213 «лошадками». Без самоблока и на нешипованных шинах – опасный, но бодрящий коктейль!


Эргономика корейского спорткупе небезупречна. К рулю без продольной регулировки приходится тянуться, в темное время суток от информативных в целом приборов отвлекает ядовитая подсветка.


Сиденье в «Хёндай» установлено низко и оснащено достаточным набором регулировок.


Проще всего, крупной кнопкой, стабилизация отключается в «Генезисе».



скажу, как будет быстрее – со скольжениями или без, – отрезал Козанков, ознакомившись с идеей теста. – Причем независимо от типа привода!»

Самое время познакомиться с техникой. «Генезис» – первое среднеразмерное купе южно-корейской марки. У нас версия с двигателем мощностью 213 л.с., но это немало. Стоит чуть переборщить с газом, как противобуксовочная система отрубает подачу топлива, ограничивая тягу на задней оси. Электронику можно отключить – «Генезис» единственный из трио умеет полностью отказаться от ее опеки, – но тогда будь готов в любой момент парировать занос. Коробка здесь автоматическая пятиступенчатая с ручным режимом, управлять ею можно рычагом либо подрулевыми лепестками. На практике лучше уж оставить рычаг селектора в «драйве» и приноровиться к тому, что на сброс газа «Генезис» реагирует не замедлением, а просто размыкает поток момента для экономии топлива.

Силовой агрегат «Вольво-С70» в этом отношении немногим лучше. Пятиступенчатая гидромеханика тоже не любит тормозить двигателем,

но взаимосвязь 2,5-литрового пятицилиндрового турбомотора и колес здесь четче. В купе-кабриолете проще управлять тягой: ускорение адекватно нажатию на газ. Конечно, в этом немалая заслуга и 230-сильного двигателя, который развивает на 20 «ньютонов» больше мотора «Хёндай», причем все 320 Н·м доступны в диапазоне от 1500 до 5000 об/мин.

Лидер по удобству управления тягой – «Ауди-А5»! У него под капотом 240 «лошадей», а еще важнее, что чудовищные 500 Н·м тяги размазаны по «полке» с 1500 до 3000 об/мин. Свою лепту вносит шестиступенчатый робот с двумя сцеплениями: он до последнего держит передачу даже в «драйве» и реагирует на сброс газа ощутимым замедлением. И шасси здесь лучшее: плотная «магнитная»



Немецкий перфекционизм не оставляет места критике – расположение органов управления безупречно. Посетуем лишь на перевернутую схему ручного переключения передач, но даже пилоты вполне обходились спортивным автоматическим режимом.



Электронные путы в «Ауди» можно ослабить, но не перерезать.



Кресло легко подгоняется по фигуре, его профиль удачен, а диапазоны регулировок безграничны.



Все ведущие колеса «Ауди» позволяют легко экспериментировать в поисках оптимальных траекторий. Лишь в скользких шиканах чувствуется немалая инерция этого купе.

Полноприводное купе «Ауди-А5 3.0 TDI» подкупает возможностями силового агрегата и выверенными настройками шасси. Несмотря на приоритет, который межосевой дифференциал отдает задней оси, замеры показали, что манера пилотирования получается ближе к переднеприводной схеме.





Салон купе-кабриолета настраивает скорее на комфортную езду, чем на спортивные подвиги, – даже несмотря на то, что органы управления позволяют занять низкую «боевую» посадку с вытянутыми ногами и придвинутым рулем.



Сиденья с сервоприводами удобны, но на скоростном слаломе их поддержки не хватает.

Сложнее всего, через меню, отключается стабилизация «Вольво» – да и то не полностью.

О. Петриков
1.32,3

«Скандинавские» настройки системы стабилизации позволяют «Вольво-С70» проходить повороты в легком скольжении даже с добавлением тяги.

В. Козанков
1.31,2

Самый быстрый круг оказался не за полным, а за передним приводом! Искать зацеп на ледяной трассе гораздо проще на хороших шипованных шинах.

ЗАДНИЙ ПРИВОД: автомобиль стремится уйти в занос при малейшем отклонении руля, поэтому чисто проехать скользкую трассу на нем проблематично. Но если мести хвостом на цепких участках, а не на льду, то можно выиграть у самого себя десяток секунд с круга.

ПЕРЕДНИЙ ПРИВОД: гораздо стабильнее и позволяет легче найти место эффективного применения заноса. В медленных связках большие углы дрифта приводят к снижению скорости, зато в ходовых дугах он помогает правильно выставить автомобиль на выходе.

ПОЛНЫЙ ПРИВОД: четыре ведущих колеса позволяют сохранить стабильность переднеприводного автомобиля и одновременно эффективно пользоваться «классическим» арсеналом.



подвеска хорошо изолирует от дорожных невзгод в комфортном режиме и заметно «собирается» при переходе в спортивный. Руль не перетяжелен, его прозрачность, отклики – выше всяких похвал. «Вольво-С70» по плавности хода не уступает А5, но на крупных неровностях подрагивает кузов, вибрирует рулевая колонка да поскрипывают сочленения складной крыши: все-таки по жесткости кузова кабриолет, пусть и с металлическим верхом, заметно проигрывает обычному купе. А «Хёндай»... Ему не хватает рафинированности. Вроде бы управляемые колеса не нагружены тягой, но удовольствие от быстрых откликов на руль портят густое синтетическое усилие и низкая чувствительность в «нуле». Подвеска на хорошем покрытии не кажется жесткой, но стоит попасть на неважный участок... А в Тушине лед гладкий – весенние перепады температур превратили трассу в свежезалитый каток. Начнем с «классики»: вспомним, как ездили наши деды, отцы – и Виктор Козанков.

Нешипованному «Генезису» на таком покрытии тяжело. Сцепление ведущих колес настолько мало, что с системой стабилизации можно проехать всю трассу, лишь дважды убрав ногу с газа: все остальное время электроника, борясь с пробуксовкой, просто не дает разогнаться. Без электронной страховки нашим мастерам непросто! Дозировать тягу при помощи задемпфированного акселератора трудно. На прямой корма постоянно гуляет, а в поворотах «Хёндай» огорчает неоднозначностью – без блокировки дифференциала попеременно буксует то одно колесо, то другое. Поэтому, как и в «классическом» треке, лучше избегать накатанных мест и искать зацеп у внешнего бруствера: пусть передние колеса скользят внутри виража, зато нагруженные тягой задние будут опираться на снежную «отработку».

БЫСТРО ЕХАТЬ ПО СКОЛЬЗКОЙ ТРАССЕ СОВСЕМ БЕЗ ЗАНОСОВ НЕ ПОЛУЧАЕТСЯ, НО ЕСЛИ НЕ УВЛЕКАТЬСЯ, ОНИ ВО БЛАГО.

Переднеприводный «Вольво» гораздо более прогнозируемый, не в последнюю очередь благодаря цепким шипованным шинам «Нокиан-Хакка 7» – всегда есть хоть какое-то сцепление со льдом. Систему стабилизации полностью не усыпить, но ее услуги не назвать медвежьими: в вираже, когда автомобиль скользит передней осью, она ненавязчиво играет тормозами, направляя его в ту сторону, куда повернут руль. И С70 скользит всеми четырьмя колесами даже без сброса газа!

Но лучше всех это делает «Ауди-А5», чей межосевой дифференциал подыгрывает задней оси. Хорошо настроенный полный привод позволяет вытащить автомобиль из большинства ситуаций. Но не из любой: поскользнувшись на отполированном участке, машина полетела в снежный бруствер. Козанков пытался довернуть ручником, но рука хватала воздух: стояночный тормоз здесь электромеханический... Удар, фонтан снега – и «Ауди», словно на лыжах, въезжает на сугроб. Пора перевести дух и оценить результаты – все нюансы описаны во врезах.

В целом прогноз Виктора Козанкова («Быстрее – вкатыванием, без заносов») оказался настолько же верным, насколько и лукавым: без глубоких скольжений действительно получилось эффективнее, но и чисто кольцевая манера с ее классическими дугами здесь неприменима – лед заставляет каждый раз искать траекторию с большим сцеплением. Иной раз выгоднее войти в поворот у внутренней бровки да так и держаться у бруствера, если под колесами снег. **ЗР**

КРАСНЫ ДЕВИЦЫ



Россыпью новинок порадовала компания «Новитек Россо». Начнем с «Феррари-Калифорния». С помощью компрессора, создающего избыточное давление в 0,4 бар, нового впуска и интеркулера из ее 4,3-литрового V8 выжали 606 л.с. Должное звучание эксклюзивному автомобилю придает новая выпускная система. Ее легко опознать по черным патрубкам и специальной кнопке на руле, позволяющей изменять настройки выхлопа. Снаружи – новые углепластиковые спойлеры и диффузор в заднем бампере, улучшающий аэродинамический баланс. Стоит упомянуть также молдинги, «жабры» в передних крыльях и накладки на зеркала. В заниженной на 35 мм подвеске появилась система, позволяющая временно увеличивать просвет на 40 мм, – она работает на скорости до 80 км/ч и помогает преодолевать сложные дорожные участки. Болид, названный «Рэйс 606», разгоняется до сотни за 3,8 с и достигает 325 км/ч.

Центральномоторная «458 Италия» (фото внизу) не потребовала столь глубокого вмешательства, но и у нее нашли что улучшить. С помощью углепластикового впуска и выпускной системы, сделанных из материала Inconel по технологиям Формулы-1, отдачу 4,5-литровой «восьмерки» довели до 609 л.с. (плюс 39 л.с.).Скорость суперкара возросла до 330 км/ч. Настраиваемый звук глушителя и регулируемая подвеска – как на модели «Рэйс 606».

Есть подобная опция и у самой мощной модели на базе 599 GTO (фото вверху). Поколдовав с давлением наддува и доведя его до 0,45 бар, инженеры подняли мощность двигателя с 670 до 888 л.с. Теперь, когда на каждую «лошадку» приходится всего 1,74 кг массы, скорость автомобиля превышает 340 км/ч, а время разгона до 100 км/ч составляет 3,2 с.



ЛЮДИ В ЧЕРНОМ

На Женевском автосалоне компания «Брабус» представила сразу несколько новинок. Помимо эксклюзивности, их объединяет один и тот же мотор, который задал новую планку мощности для конкурентов. За основу взяли 5,5-литровый двигатель от «шестисотого», но его объем увеличен до 6233 см^3 за счет диаметра цилиндров и хода поршней. Переработаны головки блока – в них появились новые клапаны (по три на цилиндр) и распредвалы. Изменили выпуск с двумя улитками турбокомпрессоров, которые гонят воздух в новый впускной тракт через четыре интеркулера. Под руководством новой программы управления агрегат развивает 800 л.с. и 1420 Н·м!

В первую очередь мотор примерил «Брабус-800E V12» на базе Е-класса (фото вверху). С пятиступенчатым автоматом и 40-процентной блокировкой дифференциала седан разгоняется до ограниченных электроникой 350 км/ч, разменивая 100 км/ч за 3,7 с, 200 – за 9,9, а 300 – за 23,9 с! Сохранять устойчивость на таких скоростях помогает аэродинамический обвес из углепластика, а надежно останавливаться – 12-поршневые тормозные механизмы с 380-миллиметровыми дисками на передней оси и 6-поршневые с дисками в 360 мм на задней.

Такой же двигатель поставили на «Брабус-800 Уайдстар» (фото внизу), превратив G-класс в самый мощный вседорожник мира. «Бешеный кирпич» разгоняется до 100 км/ч всего за 4 с и набирает 240 км/ч – больше не позволит ограничитель. Кузовные доработки свелись к расширенным колесным аркам, дополнительным вентиляционным отверстиям и спойлерам. Активная подвеска и 23-дюймовые колеса гарантируют надежное сцепление с дорогой.

Представительский седан «Брабус-800 iBusiness» на базе S-класса способен развить лимитированные 350 км/ч, разогнаться до 100 км/ч за 3,9 с, а до 200 – за 10,3 с. Здесь также не обошлось без аэродинамического обвеса, но гораздо интереснее интерьер: тюнеры превратили автомобиль в офис на колесах (фото посередине). На 15-дюймовый монитор выводится информация с компьютера Mac, которым управляют с помощью двух iPad по беспроводной связи. Наличие веб-камеры и высокоскоростного мобильного Интернета позволяет проводить видеоконференции прямо в салоне.



БЕЗУМНЫЙ МАКС

С маркой «Форд» успешно работают немцы из «Лодер1899». На этот раз злости добавили семейному компактвэну C-MAX. Его внешность получила индивидуальные черты благодаря аэродинамическому обвесу: на бамперы натянули новые «юбки», добавили диффузор и задний спойлер. Подвеску занизили на 35 мм, заменили глушители спортивными. Колеса предлагают на выбор: от 17 до 20 дюймов.

Не забыли и 2-литровый дизель; вместо 163 он развивает 190 сил и прибавил полсотни ньютон-метров – теперь 390 Н·м. После доработок компактвэн стал быстрее на 10 км/ч и 0,3 с – максималка достигает 213 км/ч, а время разгона до сотни сократилось до 8,3 с.

МИССИЯ: СКАЧАТЬ ЭЛЕКТРИЧЕСТВО

Антон Чуйкин и **Владимир Соловьев** передвигались по Женеве на электрических машинах, стараясь не допустить их полной разрядки. Фото **Александра Батыру**.



1

Toyota Prius Plug-in

Габариты .... 4460×1745×1490 мм,
масса .... 1500 кг.
ДВС: объем .... 1798 см³,
мощность .... 72 кВт/98 л.с.,
макс. крутящий момент .... 142 Н·м при 4000 об/мин.
Электродвигатель:
мощность .... 59 кВт/80 л.с.,
макс. крутящий момент .... 207 Н·м,
максимальная скорость .... 180 км/ч
(на электродвигателе .... 100 км/ч),
разгон 0–100 км/ч .... 11,4 с,
расход топлива в смешанном цикле .... 2,6 л/100 км.
В Швейцарии доступна .... только в лизинг.

Действительно ли готова Европа принять на свои дороги стадо серийных электромобилей? Мы решили проверить это на примере Женевы, интернациональной столицы капиталов. Этот город принадлежит не столько Швейцарии, сколько всему миру – список здешних штаб-квартир международных организаций более чем внушителен. Поэтому мы и объединили тест-драйв трех электрических автомобилей с поиском подпитки для батарей. Получился настоящий квест – с подземельями, лабиринтами, странными персонажами, скрытыми подсказками и конечной целью в виде зарядной станции. Сыграем?

Mitsubishi i-MiEV

Габариты	3474×1475×1608 мм,
масса	1120 кг,
разгон 0–100 км/ч	13 с,
максимальная скорость	130 км/ч,
запас хода	150 км,
мощность двигателя	47 кВт/64 л.с.,
макс. крутящий момент	180 Н·м.
Цена в Швейцарии	45 990 франков (35 300 евро).

2



3

Nissan Leaf

Габариты	445×1770×1550 мм,
масса	1525 кг,
электродвигатель:	
мощность	81 кВт/109 л.с.,
макс. крутящий момент	280 Н·м,
максимальная скорость	144 км/ч,
разгон 0–100 км/ч	11,9 с,
запас хода	175 км.
Цена в Швейцарии	49 950 франков (38 400 евро).

УРОВЕНЬ 1.
К святому источнику
«Тойота-Приус Plug-in»

Идем к дилеру «Тойоты» и на стоянке видим «Приус» с розеткой по левому борту. Берем! Появляется менеджер с двумя ключами для отпирания заправочных розеток и брелоком от машины. Находим в бардачке бумажный свиток с подсказками, выбираем адрес: офис энергетической компании на улице Источника Святого Петра, 4. Применяем брелок к «Приусу» – вперед!

Движемся в режиме *Eco*, на чистой электротяге. Примерно через 14 км батарея садится и в работу вступает ДВС.

Навигатор приводит в нужную точку, а заправки нет. Делаем пару кругов по соседним улицам – заправки нет... Разворачиваем свиток: оказывается, розетка находится в старом городе, вблизи мэрии, напротив входа в собор святого Петра. Узкой улочкой поднимаемся в центр. Петляем вокруг мэрии. Заправки нет! Опрашиваем местных: третий по счету показывает направление, но оно под «кирпич». Оставляем машину, идем туда. По дороге читаем в свитке примечание мелким шрифтом: заправка в стене дома, место для машины зарезервировано. Есть! У самой земли простая уличная **розетка** [1]. Это и есть зарядная станция.

Подгоняем машину, паркуем у розетки, достаем из багажника провод, **подключаемся** [2].

Toyota Prius Plug-in

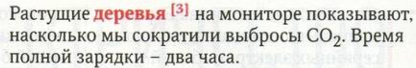
Запас хода на чистой электротяге явно мал, пройденные нами 14 км в зависимости от плотности пробок могут сократиться и до десяти. Но наличие бензинового мотора позволяет владельцу plug-in-гибрида не быть привязанным к электроразъему.

Комментарий к игре

В центре старой Женевы таких электрозаправок, какие мы встречали в Мюнхене или Франкфурте, не оказалось. Розетка хоть и источник, но не святой – должна быть как-то обозначена. С другой стороны, игра без трудностей скучна. Хуже, если игры вам поднадоели, а источник питания действительно нужен позарез...

Оценка игры

★★☆☆☆



Растущие **деревья** [3] на мониторе показывают, насколько мы сократили выбросы CO_2. Время полной зарядки – два часа.

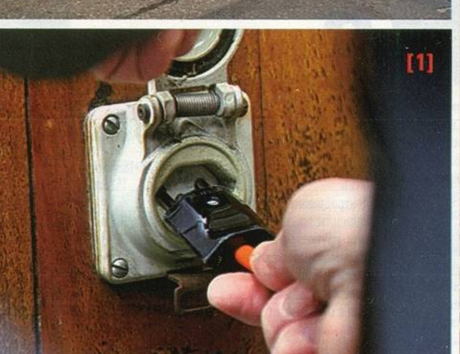
Переход на следующий уровень неожиданно едва не заблокировал полицейский: «Месье знает, что въезд в старый город более чем на 20 минут платный? Что-что, вам нужно зарядить батареи? На первый раз я вас прощаю, но, вообще, для таких случаев необходимо покупать разрешение. Нет, фотографировать меня нельзя. Всего хорошего, месье, не задерживайтесь».

Прячем удлинитель в багажник, проверяем зарядку батареи (заметно меньше половины) и в режиме гибрида (ДВС и электромотор работают совместно) отбываем прочь. Но жизнь батарей грозит неожиданно закончиться, поэтому снова вперед, к очередной розетке.

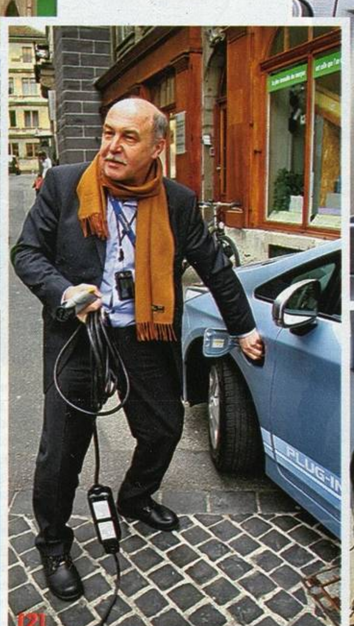
Выбираем из списка зарядных станций самую (см. свиток!) первую, с тремя, как там указано, розетками. Она за городом – может, найти будет проще?

Так и есть, через некоторое время видим сарай (или ангар?) с надписью: *Autos & Energies*. Нам сюда. Ищем зарядную станцию... Вот три розетки на стене – это она и есть. Вызываем **гоблина** [4], просим зарядить машину. Выясняем, что клиенты заезжают очень редко, хотя электричество и здесь бесплатное. При выезде интересуемся, с какого же дохода живут хозяева. Ответ «С электровелосипедов» знаменует для нас – ура! – переход на следующий уровень.

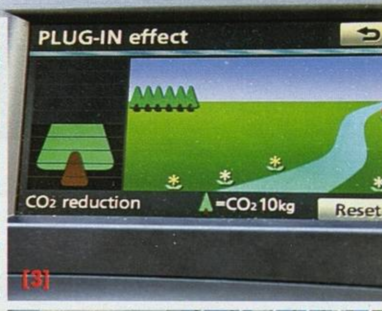




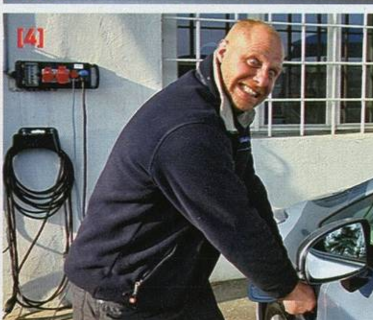
[1]



[2]

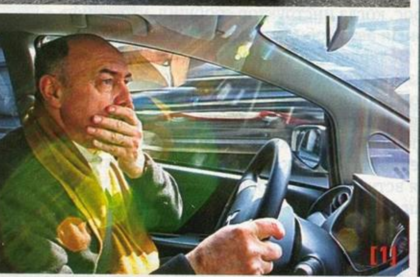


[3]



[4]





[1]



[3]



[4]



[5]



[2]



[6]

УРОВЕНЬ 2.
C iPad на десять лет назад
«Мицубиси i-MiEV»

Этот уровень заметно сложнее: здесь нет запасной жизни в виде ДВС, под задним сиденьем красно-белого колобка спрятан один-единственный мотор – электрический!

Прежние бонусы в виде ключей к заправочным розеткам или свитка нам не даются. Зато в салоне нас ждет Андреас – представитель «Мицубиси» с энергонезависимым iPad для навигации. Польза от лишнего человека на борту компенсирует его немалый вес и, как следствие, увеличение расхода электроэнергии.

Поворотом ключа зажигания пускаем бесшумный фантом – у электродвигателя нет холостых оборотов. Поиски настроек положения руля бесполезны, используем механические регулировки сиденья. Нашли удобную посадку – **в путь** [1]! Приборы показывают запас энергии на 85 км, при включенной печке – 65 км.

Бортовая навигация отсутствует, задаем адрес на iPad: авеню Миремон, 46, и следуем в направлении университетского городка. На спусках перемещаем рычаг коробки в положение торможения двигателем и рекуперации: это реально позволяет пополнять энергетический запас и сохранять топливные кубики в **левом кружке** [2] приборной панели. Важно, чтобы запаса хода хватило на обратный путь, если заправка почему-то не действует.

Уф, мы, кажется, у цели, а заряда хватило бы еще на 53 км – отличный результат! Электрозаправка находится на паркинге, очерченное зелеными линиями место возле нее не занято. Пытаемся подключиться – не тут-то было. Ящик заперт, ключей нет (остались на прежнем уровне?). Находим хозяина. Электромобилями его не удивишь. Отпирая **дверцу** [4], он сообщает, что закачивает электричество в машины уже более десяти лет, начав с электрокаров местной энергетической компании. Чаще других раньше встречались аккумуляторные «пежо-106». «Заправка» по дневному тарифу – **25 сантимов за киловатт** [5] (ночью в два с половиной раза дешевле).

С заданием мы справились, но, чтобы перейти на следующий уровень с повышением статуса, надо быстро разыскать еще одну возможность скачать электричество.

Не проблема. Элементарно находим розетку на **подземной стоянке** [6] у ломбарда. Стоянка платная, парковочный талон – пропуск. Ключ у контролера. Переход на следующий уровень – и бонус!

Mitsubishi i-MiEV

Городской электрокар в чистом виде (четыре посадочных места и багажник), компактный и юркий (радиус поворота 4,5 м). Он не разочарует, если дневной пробег не превысит 70 км, то есть половины заявленного. В этом радиусе действия можно позволить себе и кондиционер, и радио, и все радости жизни без оглядки на то, есть ли поблизости **розетки** [3].

Комментарий к игре

Отсутствие спасительного ДВС компенсирует солидный запас хода на электротяге – впятеро превосходящий возможности «Тойоты-Приус Plug-in». В отличие от первого уровня, где было трудно найти саму розетку, здесь стояла задача отыскать возможность ею воспользоваться.

Оценка игры



УРОВЕНЬ 3. Призовая игра «Ниссан-Лиф»

Здесь заметно сложнее: внимательно следим за батареями! На старте «Лиф» обещает **запас хода** [1] в 170 км, но когда включаем печку – только 144 км, а когда хорошенько давим газ на магистрали, сбрасывает еще двадцаточку. Бешеный троллейбус!

Наша цель [2] – зарядная станция прямо у выставочного комплекса Palexpo, но не надейтесь приметить ее издалека.

Вспоминаем про свиток с подсказками, читаем: пять розеток, паркинг P11, у стоянки мотоциклов. Предъявляем аккредитацию для проезда на территорию, применяем французский, применяем план-схему ко всем встреченным полицейским, парковщикам и даже к водителю погрузчика, невесть зачем разъезжающего по той самой площадке P11. Про электрозаправку никто не знает! В красный домик не стучитесь – это какая-то бытовка.

Nissan Leaf

Самый большой из испытанных нами электромобилей, этакая электрическая «Тиида». Маскирует внешность под обычную машину, подкупает плавностью хода, провоцирует на дальние поездки, для которых, увы, не годится. Расчет запаса хода требует определенного навыка из-за резкого снижения пробега при малейшем отклонении от самого экономичного режима движения. Активное педалирование, пользование климатом и прочим оборудованием заставляют компьютер резко уменьшать оставшийся запас.

Комментарий к игре

Большое разочарование вызвала неработающая электрозаправка общего пользования.

Оценка игры



Под эстакадой с полсотни мотоциклов – идем туда. Второй по счету мотоциклист тычет пальцем в самую гущу двухколесного стада. Бинго, вот **стойка** [3], под колпаком пять розеток. Но зарядка сломана! Это тупик.

Применяем штатную навигацию: «Лиф» предлагает сделать круг вдоль озера. Не отказываемся. С **мобильного телефона** [4], который интегрирован в единую интеллектуальную систему управления «Лифом», задаем температуру в салоне. На маршруте заправок не находим, зато радуемся видам окрестностей, заодно накручиваем километры. Это и есть бонус. Статус еще вырос, когда инструктор сообщил, что «Лиф» – личный автомобиль португальского премьера.

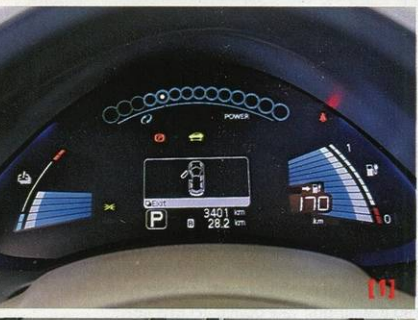
Возвращаемся в Palexpo. На **площадке** [5] близ аэропорта **заправляются** [6] электричеством экологически чистые конкуренты самых разных марок. Чтобы выжить, им предстоит включиться в тот же квест, который только что завершили мы. Так, играя, дети незаметно для себя вступают во взрослую жизнь. Электромобили тоже.

ЗР





[4]



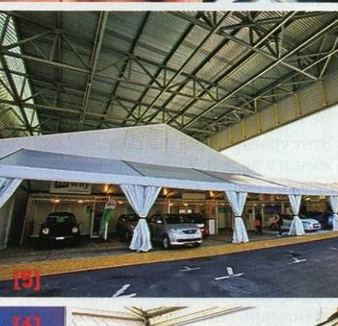
[1]



[2]



[3]



[5]



[6]

ДОРОГИ, КОТОРЫЕ МЫ ВЫБИРАЕМ

ПУТЕШЕСТВИЯ
ТЕМА НОМЕРА

Дмитрий Федоров отобрал десять самых интересных и красивых автомобильных дорог мира, проехав по которым вы запомните ощущения от езды и окружающий пейзаж на всю жизнь. Каждый наверняка найдет среди этого списка трассу своей мечты.

10 место ЛЮБИТЕЛЯМ ТАЙГИ (автодорога «Амур»)

Для чего стоит проехать 6000 км от Москвы? Именно столько отделяет столицу от Читы, где начинается трасса «Амур». Старинный купеческий город когда-то был русским торговым форпостом на границе с Китаем. Теперь от него стартует самая живописная трасса России. Она уникальна во всех отношениях. Во-первых, это одна из самых современных дорог страны – соответствует всем мировым стандартам (для России это большая редкость). Во-вторых, трасса проходит по фантастически красивым и при этом практически нетронутым местам – Забайкалью и Дальнему Востоку. С обеих сторон шоссе обступает тайга, то и дело на асфальт выскакивают косули и прочая живность. Трасса прихотливо вьется между сопками, то взлетая вверх, то спускаясь в низины, а вокруг ни души... Только здесь понимаешь, какая у нас огромная страна: от одного населенного пункта до другого здесь по 50–100 км, а между ними первозданная Сибирь.

9 место ЛЮБИТЕЛЯМ РОМАНТИКИ И ОТДЫХА НА КАРИБАХ (Overseas Highway)

Оценив красоту родины, перенесемся во Флориду. «Морской хайвей» – это проложенная в открытом океане трасса длиной 205 км. Она идет по протяженным мостам (самый длинный растянулся более чем на 10 км) и крохотным островкам Мексиканского залива. Конечная точка путешествия – остров Ки-Уэст, расположенный всего в 150 км от побережья Кубы. Когда-то по этому маршруту бежали поезда, ошарашивая пассажиров совершенно невероятной возможностью вдыхать океанскую свежесть еще по пути на курорт. Ураган 1935 года начисто разрушил железную дорогу – тогда ее, неизбежно терявшую популярность из-за массовой автомобилизации, решили заменить автомобильной трассой. С тех пор океанский хайвей не раз реконструировали, и теперь он предоставляет путешественникам по две полосы в каждом направлении. В будний день эту дорогу можно одолеть часа за четыре. Главное – правильно выбрать время выезда: лучше всего рано утром или поздно вечером. И тогда бонусом к поездке станут совершенно невероятные по красоте виды восхода или захода солнца над океаном.





8 место

ЛЮБИТЕЛЯМ КИНО И ДИКОГО ЗАПАДА (Monument Valley)

Долина Памятников в штате Юта подарит незабываемый пейзаж с причудливо обточенными ветром и временем красными скалами. Впрочем, эту красоту вы наверняка уже видели на киноэкране. Уникальная местность не раз привлекала мастеров Голливуда для натурных съемок, достаточно вспомнить «Форрест Гамп» (главный герой заканчивает свой знаменитый забег как раз в этом месте) или начало третьего эпизода «Назад в будущее», где «Де Лореан» в 1885 году преследуют индейцы. Авторы мультика «Тачки» (Cars) также черпали вдохновение в долине Памятников – при создании бэкграунда мира, в котором живут их рисованные герои. Словом, если ваша заветная мечта – странствия по американской глубинке, то лучшего места, чтобы почувствовать себя в самом сердце Дикого Запада, не найти. К тому же здесь настоящий рай для любителей внедорожной езды. Даже знаменитый джиповский «Джамбори Трейл» проходит именно в этих краях. В заповедные места лучше всего въезжать по дороге № 163, идущей от границы Аризоны. Тогда вы начнете восхищаться нереальными видами окружающей природы задолго до подъезда к конечной цели.

7 место

ЛЮБИТЕЛЯМ ВЫСОТЫ И ИНЖЕНЕРНОГО ИСКУССТВА (Millau Viaduct)

Возможно, это самый непродолжительный по времени вариант получить удовольствие от дороги. Виадук Мийо, возведенный на трассе A75, ведущей от Парижа на юг Франции, к Монпелье, протянулся всего на 2,5 км. Этим никого не удивить – в Китае не счесть мостов длиной 30 км и более. Но есть у французского виадука одна замечательная особенность, которая не позволяет обойти его стороной, – это самый высокий в мире мост! Его проезжая часть возвышается над долиной реки Тарн на 270 м, а общая высота самого большого пилона достигает 343 м. Согласитесь, не часто выпадает возможность провести автомобиль по мосту на такой высоте да еще и любуясь простирающимися окрест красотами юга Франции. Впрочем, рекордная высота не единственная гордость создателей сооружения. Милло также самый длинный в мире вантовый мост, который вдобавок слегка скруглен в плане. Максимально допустимая скорость на виадуке снижена со 130 до 110 км/ч – но не из соображений безопасности. Власти просто посчитали, что так проезжающим будет удобнее фотографировать окрестности из окна машины.





6 место

ЛЮБИТЕЛЯМ ЯПОНСКОЙ КУЛЬТУРЫ (Nikko Irohazaka)

Переезжаем в Азию. Вряд ли в мире найдется еще одна дорога с подобным символизмом. Узкий горный серпантин шириной в одну полосу расположен в японской префектуре Точиги и соединяет городки Никко и Оку-Никко. Когда-то здесь вилась священная тропа буддистских монахов. По ней они взбирались в гору для совершения обряда на берегу затерянного в лесах озера. Каждый изгиб тропы – а их было и есть сорок восемь – обозначался одним из основных иероглифов японского алфавита. Эта традиция сохранилась по сей день. На самом деле здесь даже две отдельные дороги: одна ведет вверх, другая вниз. Но каждая имеет прежнее количество крутых поворотов-шпилек, обозначенных, как и в старину, иероглифами. Словом, если вы любите быстрые японские машины, интересуетесь восточной культурой и хотите по пути изучить местный алфавит, то вам точно сюда.





5 место. ЛЮБИТЕЛЯМ РЫБАЛКИ И СЕВЕРНЫХ КРАСОТ (Atlanterhavsveien)

Продолжим дорожное языковедение. Эта норвежская трасса имеет, помимо указанного выше, и гораздо более простое название – Atlantic Road. Норвегия славится красивейшими дорогами, проложенными по берегам фьордов, – но если даже местные жители называют данную трассу чудом, за этим должно стоять нечто выдающееся, не правда ли? Дорогу построили совсем недавно, в 1989 году, – из чисто практических соображений: ее восьмикилометровый участок позволяет резко сократить время проезда по трассе № 64, делая ненужным громадный крюк по берегу фьорда. В устье последнего и решили проложить новую дорогу, используя многочисленные островки и шхеры. Трасса, причудливо перепрыгивающая с острова на остров, получилась настолько необычной, что вскоре стала местной достопримечательностью. Здесь есть всё – открытые участки с видом на океан (для зажатых скалами норвежских дорог это не совсем привычно) и местные фьорды, масса неожиданных поворотов, обусловленных необходимостью держаться разбросанных в беспорядке клочков суши, красивейшие мосты. Вскоре местные жители обнаружили еще одно преимущество новой трассы: вдаваясь далеко в океан, она напрямую выводит к местам потрясающей рыбалки, куда раньше можно было добраться только водным путем.

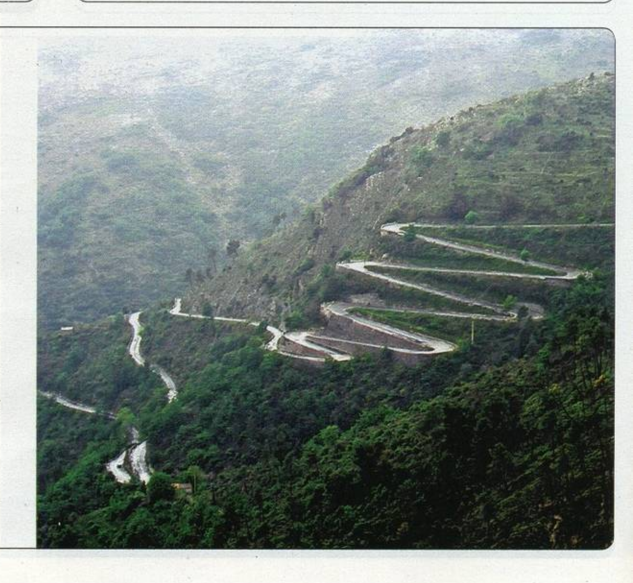
ЛЮБИТЕЛЯМ ГОРНЫХ ЛЫЖ И ВЕЛОСИПЕДОВ (Passo dello Stelvio) 4 место

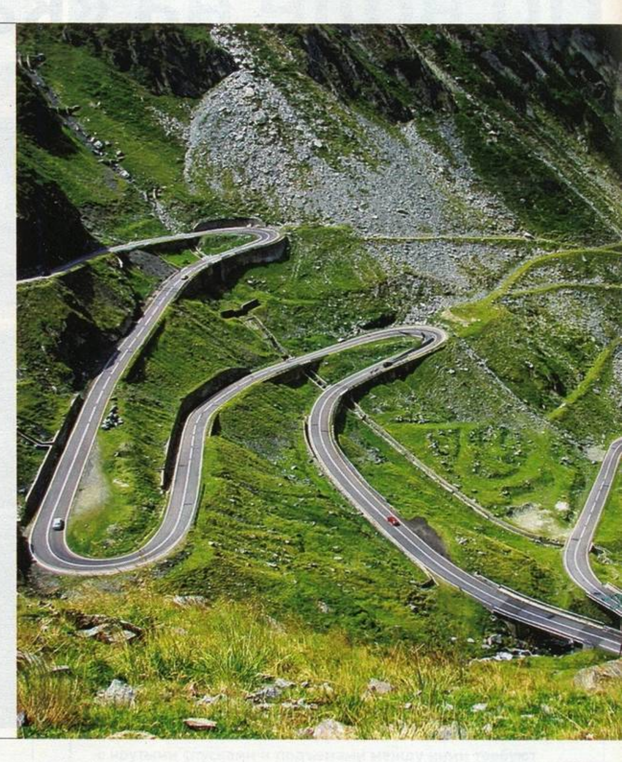


Перевал Стельвио на границе итальянских провинций Сондрео и Больцано-Бозен, совсем рядом со Швейцарией, долгое время имел важное стратегическое значение. В первой половине XIX века он отделял от Австрийской империи принадлежавшую ей тогда Ломбардию. Для связи с отдаленным владением и была построена дорога через альпийский перевал. Изначально проложенный маршрут практически полностью сохранился до нашего времени. До сих пор это вторая по высоте (2757 м) горная дорога в Альпах – первое место с ничтожным, в каких-то 23 м, преимуществом держит Коль-де-Ислеран во французской части Альп. Но по перепаду высот и закрученности дороге через перевал Стельвио нет равных. Шестьдесят шпилек с крутыми спусками и подъемами между ними требуют от водителя особого мастерства. Особенно если он не намерен плестись в прогулочном темпе. Кстати, сам Стирлинг Мосс, принимая участие в соревнованиях классических автомобилей, однажды улетел здесь с дороги. Это место привлечет внимание и тех, кто далек от автоспорта: поблизости расположена масса горнолыжных трасс, функционирующих даже летом, а по самой дороге проходит маршрут велосипедной гонки «Джиро д'Италия».

3 место. ЛЮБИТЕЛЯМ АВТОСПОРТА (Col de Turini)

А вот этот серпантин – культовый именно для поклонников автомобильного спорта. Спецучасток «Коль-де-Турини» несколько десятилетий служит кульминацией Ралли Монте-Карло. Тридцать километров узкой, извивающейся по склонам дороги с 34 шпильками и длинными прямиками, где машины разгоняются под двести, – каждый уважающий себя раллист да и просто любитель скорости просто обязан преодолеть эту трассу. Даже днем, даже когда под колесами сухой асфальт, это дарит потрясающий экспириенс. А каково зимой, да еще ночью! Ведь до последних лет старт раллийного допа на Коль-де-Турини давали только с наступлением сумерек. Не зря поклонники автоспорта считали ночную гонку одним из самых захватывающих и опасных зрелищ. Она даже получила устрашающее прозвище «Ночь длинных ножей» – из-за вспарывающих мрак фар раллийных машин.





2 место

ПОКЛОННИКАМ ГРАФА ДРАКУЛЫ (Transfagarasan)

Некогда самая секретная дорога социалистической Румынии. После вторжения советских войск в Чехословакию Николае Чаушеску решил подстраховаться на случай подобного инцидента с его страной. Для быстрой переброски войск через Карпатскую гряду в 1970 году начали строить уникальную дорогу от Питешти до Сибиу, которая впервые напрямую соединила два исторических региона страны – Трансильванию и Валахию. Трасса до сих пор считается одним из самых дорогостоящих проектов этого рода, несмотря на то что ее пробивала бесплатная армия солдат. В ходе взрывных работ израсходовали 6000 т взрывчатки, тоннелей построили пять. Причем один из них, длиной 884 м, – самый протяженный в Румынии. И при этом лишен какого-либо освещения. Постройка трассы унесла несколько сотен солдатских жизней и ценой неимоверных усилий была закончена в 1974 году. Девяносто километров асфальта пересекли Карпаты в самой высокой их точке на территории Румынии. Наивысшее достижение – 2034 м над уровнем моря. Победа над природой оказалась пирровой: из-за снежных заносов дорога закрыта большую часть года – с октября по июнь. И даже в августе здесь случаются обильные снегопады, напрочь блокирующие движение. Словом, это одна из самых красивых, зловещих и труднодоступных дорог мира. Недаром поблизости от нее расположен замок графа Дракулы.



1 место

ЛЮБИТЕЛЯМ ОСТРЫХ ОЩУЩЕНИЙ (Camino de las Yungas)

Это красивое название менее известно, чем второе, гораздо более распространенное наименование дороги, соединяющей амазонские джунгли с политическим и коммерческим центром Боливии Ла-Пасом, – обычно ее называют «дорогой смерти». Покидая город, находящийся на уровне 3640 м, эта даже не дорога, а, скорее, горная тропа на короткое время взмывает до 4650 м, прежде чем начинается затяжной спуск до 1200 м. Длина трассы меньше 70 км, но здесь нет ни асфальта, ни ограждений над пропастью, зато полно грязи, оползней, дождя и тумана. Ширина дороги, извивающейся по горным откосам, редко превышает 3 м. Поэтому любой разъезд грузовиков и автобусов превращается в смертельный трюк. Редкая неделя обходится без трагического происшествия, когда очередная машина срывается в пропасть. За год дорога уносит от 200 до 300 жизней. Самая страшная авария случилась в 1983 году – в свалившемся под откос автобусе погибло более сотни человек. Поэтому здесь приняты совершенно особые правила движения: идущий на спуск автомобиль всегда пропускает поднимающийся вверх. Да и двигаются машины совсем не так, как по остальной территории Боливии, – придерживаются левой стороны, чтобы водитель всегда видел край обрыва.



О ЧЕРНОЙ ГОЛОВЕ И СВЕТЛЫХ МЫСЛЯХ

В Забайкалье был много раз – и зимой, и летом. Казалось, видел все самые главные достопримечательности... Но когда ранней осенью прошлого года снова проехал через Бурятию (мы перегоняли автомобили для пробега по трассе «Амур»), открыл для себя по-новому древний край. О родине Гэсэра – **Игорь Моржаретто** и **Константин Якубов** (фото).

С чего начинается знакомство с этой землей, о чем чаще всего вспоминают, когда произносят названия здешних мест? Конечно же, об озере Байкал – самом глубоком и, возможно, самом красивом в мире. В древности ему поклонялись, как живому существу... И сейчас, когда автомобиль, попетляв сотню километров по горной дороге от Иркутска, неожиданно выскакивает на открытую площадку у поселка Култук и перед глазами открывается бескрайнее море, – сердце просто замирает от восторга. Господи, есть ли еще где-то в мире такая красота, как Байкал?! Чтобы увидеть это чудо, стоит проехать-пролететь тысячи километров! Только потом обязательно провести хотя бы несколько часов на берегу – просто посидеть, посмотреть в даль (в хорошую погоду видно на 100 километров, а то и больше), окунуться в воду священного озера... А она ой какая холодная! Есть, конечно, несколько заливчиков (соры – так их здесь называют), где летом вода хорошо прогревается (там полно отдыхающих), но обычно температура даже у берега редко поднимается выше + 12 °С. Это жарким летом! Но все-таки окунуться стоит. А то ведь засмеют друзья-товарищи: «В Байкале? Не искупался?!»...

Впрочем, об этом великом озере можно рассказывать бесконечно. Но – дальше, дальше по трассе М55 (она, естественно, тоже называется «Байкал»), пересекая бесчисленные речки, речушки и ручьи, что впадают в «славное море». И названия какие непростые: Абрамиха, Барышиха, Култушиха... Селенга – главный поставщик воды для озера. Тут дорога сворачивает и через горы идет к Улан-Удэ, бурятской столице.

ГОЛОВА МЕРТВАЯ, ГОЛОВА ЖИВАЯ

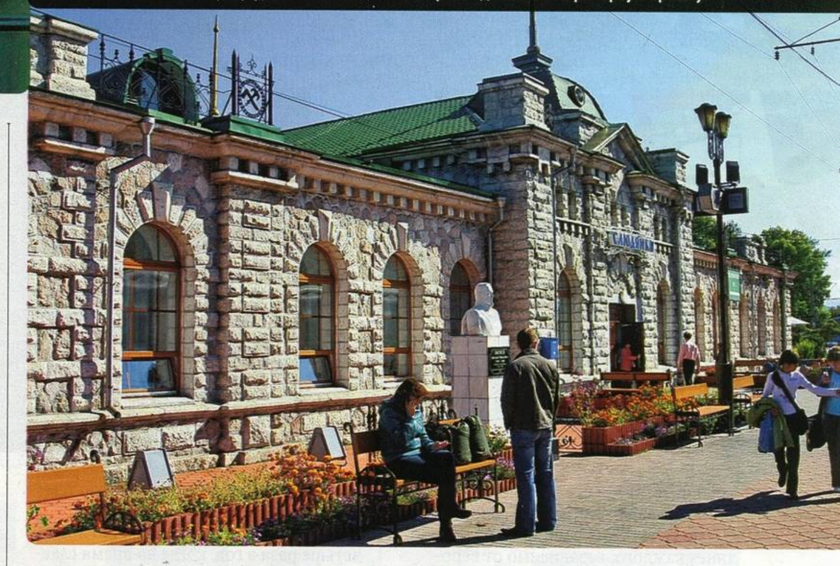
Сам город – достаточно стандартный советский областной центр; от бывшего казацкого острога, что стоял здесь 350 лет назад, естественно, не осталось ничего. Главная официальная достопримечательность – памятник Ленину, что стоит на центральной площади. Он действительно производит впечатление: огромная, высотой в 13,5 м голова Владимира Ильича из черного мрамора!

Но это уже необязательная программа, обязательная же сосредоточена в окрестностях города. Прежде всего, гость столицы республики просто обязан побывать в Иволгинском дацане. Это центр российского буддизма, но совершенно не важно, к какой религии относит себя человек. Дацан не просто место, где на небольшой территории стоит множество живописных буддистских храмов и памятников; здесь буквально за несколько минут успокаиваешься под шелест хадаков на ветру и скрип разноцветных барабанов. Ветер колыхнул хадак с начертанными мантрами – взлетела к небу молитва. Человек крутанул барабан, зашелестели спрятанные внутри записочки – и тысячи мантр прочитались в секунду. Тут не имеет значения,



Вот он какой, священный Байкал!..

Вокзал в Листвянке – видимо, единственный в мире, построенный целиком из мрамора. А из чего еще, если карьер рядом? Здесь даже в асфальт добавляют мраморную крошку.





Дороги Бурятии. Красота – аж дух захватывает!

Иволгинский дацан – два десятка храмов, сотня монахов и несколько сотен послушников.

Правильная молитва для буддиста – тяжкий труд: надо упасть, проехать туда-назад по доске и встать. И так сотни раз в день!

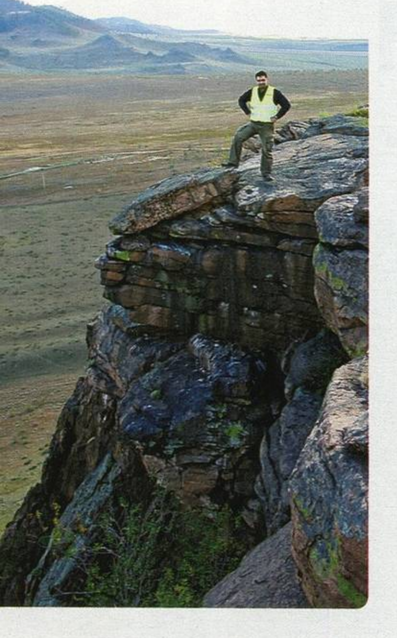
В этом месте когда-то была стоянка Чингисхана. А теперь устраивают театрализованные представления для туристов.

веришь ли ты во все это или нет, – просто ощущаешь внутреннее равновесие.

Есть тут одна реликвия, к которой тянет каждого, независимо от вероисповедания, – это нетленное тело хамбо-ламы Итигэлова, главного российского буддиста. При жизни он был почитаем в этих землях, творил чудеса. В 1927 году его похоронили, но спустя 75 лет, в 2002-м, по его же предсмертной просьбе гроб извлекли, открыли – и увидели, что тело монаха избежало тлена. Более того, буддисты уверены, что хамбо-лама жив, просто пребывает временно в ином состоянии. Современная же наука по этому поводу ничего сказать не может: тело прекрасно сохранилось и имеет постоянную температуру – около 11 °C.

Увидеть хамбо-ламу можно лишь четыре раза в год, когда во время главных местных праздников его ненадолго выносят из храма. Но нас в виде исключения допустили внутрь помещения. Кстати, местные монахи ежедневно общаются в астрале с хамбо-ламой и затем рассказывают о том, какие образы он им подарил. Каждый день перед храмом вывешиваются новые листки с рассказами и картинками. Что удивительно, в тот день, когда мы были в дацане, Итигэлов «рассказал» притчу о двух дорогах, легкой и трудной, и о выборе, который всегда стоит перед человеком. Это что – тоже совпадение?..

Я не могу сказать, что вид сидящего за стеклом старого человека в ярких одеждах, склонившего голову на грудь, потряс. Но впечатлил – без сомнения. И, как все, загадал я что-то сокровенное: уверяют, будто хамбо-лама исполняет желания, но только те, что от души, при этом вероисповедание значения не имеет. Не знаю, так это или нет, но, когда я оказался здесь впервые двадцать лет назад, простой лама, который вызвался проводить меня по территории дацана, после десяти минут самого общего разговора вдруг сказал: «А курить скоро бросишь!». Но я ведь



Здесь, по преданию, великий завоеватель планировал будущие походы.

при нем не курил, тему эту не поднимал, хотя, честно говоря, желание такое было. Однако отказаться от пристрастия никак не мог... Так ведь бросил через две недели, и с тех пор даже не тянет! Вот и верь после этого – или не верь...

ДРЕВНИЙ МИР

Совсем недалеко от Иволгинского дацана есть еще одно потрясающее место – горное плато, где расположено гуннское городище. Две с половиной тысячи лет назад здесь был крупный город: археологи обнаружили остатки дворца правителя, жилых домов, кузнечных мастерских... Кто уничтожил этот город две тысячи лет назад, куда исчезла цивилизация гуннов? Нет ответа... Но восемь веков назад, по преданию, соседнее плато выбрал для отдыха великий завоеватель Чингисхан. Здесь он останавливался несколько раз после походов. Путешественнику покажут место, где стоял шатер великого хана, где жили его жены, дети, полководцы, где размещалась преданная охрана... А потрясающей красоты вид с плато на окрестные горы и равнины он оценит сам.

Но если место, где стоял Чингисхан с войском, определили историки, то стоянку Гэсэра (Гэсэрэй бууса) в трех десятках километров от города нашел двадцать лет назад тогдашний главный архитектор Улан-Удэ П. Зильберман. Это Шаман-гора на левом берегу Селенги, выше по течению. Она украшена тремя резными столбами-сэргэ – коновязью для лошадей богатыря и его свиты. Здесь они приземлятся, когда вновь вернутся к людям. На этом месте обязательно должны сфотографироваться все гости города. А что! Легендарный герой бурятского эпоса Гэсэр (прошу не путать с Гесером писателя Лукьяненко!) – фигура более чем достойная. Сын небесного божества, посланный в мир для борьбы с силами зла, он совершил бесчисленные подвиги. «Не допускай врага к родной земле, не жди его, но выходи навстречу, и он будет побежден» – вот один из лозунгов главного героя великого эпоса. Так что сфотографироваться в таком действительно красивом месте куда приятнее, чем у огромной черной головы.

...Но, если честно, за три дня можно увидеть лишь малую толику красот и чудес этой земли. Мы не побывали в самом доступном заповеднике – Байкальском, не гостили в деревне староверов, не видели плясок шаманов... Так что придется ехать сюда еще и еще. ЗР

СОЛДАТАМИ НЕ РОЖДАЮТСЯ

Теперь его называют знаменитым, легендарным. Но ему чужды пафос и славословия. В преддверии Дня Победы ЗИС-5 и **Сергей Канунников** испытывали друг друга. Фото **Александра Кульнева**.





Поборники оригинальности и апологеты аутентичности без труда найдут в этом ЗИСе множество несоответствий времени его рождения. Впрочем, время это установить не так-то просто. В основе, говорят, машина военного образца, обросшая, как и тысячи таких же трехтонок, всем, что смогли достать и установить те, кто на ней сражался и работал. Кстати, этот ЗИС и сегодня не музейный экспонат, а труженик. Но его работа теперь несравненно легче, чем в молодости.

РОЖДЕННЫЙ ПЕРЕСТРОЙКОЙ

Сначала был американский «Отокар» – не самый известный и популярный американский грузовик. Зато простой и недорогой, что для нашей страны в конце 1920-х было куда важнее. Под новую модель завод АМО, близ Тюфелевой рощи, в 1931-м не просто реконструировали – по сути, перестроили (тогда главным в этом слове была вторая часть). Вначале выпускали АМО-2 – целиком из импортных деталей. Потом пошел АМО-3 – с иным задним мостом, батарейным,

а не от магнето зажиганием и некоторыми другими изменениями, по комплектующим став полностью отечественным. Ну а следующая модель, АМО-5, была сильно модернизирована советскими конструкторами во главе с Е.И. Важинским. Увеличили рабочий объем двигателя с 4,9 до 5,6 л, подняли мощность с 60 л.с. до вполне солидных по тем временам 73 л.с., повысили грузоподъемность с 2500 до 3000 кг. Одновременно конструкцию упростили: среди прочего отказались от гидравлических тормозов на передних колесах – их посчитали слишком сложными для наших условий. Механический привод был куда проще не только в изготовлении, но и в ремонте.

Первый модернизированный грузовик на заводе уже имени Сталина собрали летом 1933-го, 1 октября ЗИС-5 поставили на конвейер, массовое производство развернули год спустя.

ЗИС-5 был прост, а потому надежен. Масляный фильтр – войлочный, для ремонта хватало ключей десяти размеров (шоферы шутили, что при необходимости можно вообще обойтись одним «семнадцатым» ключом). Мотор легко переваривал бензин с октановым числом 45–60, а в теплую погоду и керосин.

При этом автомобиль был вполне современным: имел электростартер, диафрагменный бензонасос (бак – под сиденьем), масло следовало менять через 1200 км пробега, а не через 600 км, как на ГАЗ-АА. Средний пробег до капремонта составлял 70 000 км, а у особо аккуратных водителей достигал и 100 000 км – очень много по тем временам! ЗИС-5 стал первым советским автомобилем, поставляемым на экспорт – в Турцию, Прибалтику, Болгарию, республиканскую Испанию.

И В СЛУЖБУ, И В ДРУЖБУ

По усилию на педали сцепления этот автомобиль сравним разве что с танком Т-34. Впрочем, быстро приноравливаюсь нажимать серединой стопы. Лучше всего, если она обута в сапог или валенок с калошей. Протиснуться между рулем и сиденьем даже в относительно легкой одежде не так-то просто, а чтобы нормально видеть дорогу, приходится все время чуть наклонять голову.

Стартер медленно и как-то сонно взбадривает мотор. Но даже холодному двигателю хватает всего пары оборотов, чтобы уверенно забасить. Передаточное число первой ступени – 6,59! Ею приходится пользоваться лишь на бездорожье или при максимальной загрузке. Кстати, проходимостью трехтонка тоже славилась – благодаря низкооборотному двигателю, грамотно подобранной трансмиссии и дорожному просвету под задним мостом в 260 мм, она проезжала там, где проехать на одном заднем приводе



Подавляющее большинство сохранившихся до наших дней трехтонок – производства Уральского завода.

Шестицилиндровый двигатель «захара», заметно модернизировав и подняв мощность с довоенных 73 до 110 л.с., выпускали до рубежа 1990-х – пока не прекратилось производство ЗИЛ-157КД.





вроде и не могла. Втыкаю вторую, максимально поджав и так вроде не особо отставленную вправо ногу. Газу побольше! Простенький глушитель оглашает окрестности предупреждающим рыком. Едем!

Расслабленности автомобиль не прощает. Он строг, грубоват, но прям и честен. Научился быстро переключать передачи без синхронизаторов, дважды отжимая убийственно тугое сцепление и не допуская (ну или почти не допуская) предательского скрежета, – молодец! Едем уже под 50, а максималка-то по паспорту всего 60 км/ч. Правда, моя трехтонка порожняя. Грузить ее не собираюсь – свое оттаскала.

Капот грузовика все время напоминает: «Не зевай!». Передние колеса постоянно ищут траекторию, а люфт руля такой, что и на прямой руки непрерывно вращают огромную баранку на приличные углы. Современному автомобилю таких хватило бы для заметного поворота. Конечно, этот ЗИС старенький и изношенный. Но, думаю, по военным дорогам ездили примерно такие же машины – далеко не новые, а на ходу остававшиеся лишь благодаря сноровке фронтовых шоферов.

Разговаривать в кабине можно только на повышенных тонах – ревет двигатель, громко поет трансмиссия. Зато она, как и на других отечественных автомобилях тех лет, усердно тормозит двигателем. Стоит отпустить педаль газа, машина сама замедляется. Поэтому механических тормозов, установленных только на задние колеса, (упрощенные до такой степени автомобили делали во время войны) для тех условий хватало. Но на этом ЗИСе тормоза послевоенные – гидравлические и удивительно эффективные. Даже не очень вяжущиеся с общим образом автомобиля.

Если стекла обмерзают, надо задействовать вентиляцию. В отличие от отсутствующей печки, она реально предусмотрена и состоит из опускных боковых стекол и приоткрываемой секции переднего. Впрочем, при таком количестве щелей и отверстий в кабине и так дует будь здоров!

РАБОЧИЙ, КРЕСТЬЯНИН, СОЛДАТ

ЗИС-5 – заметно модернизированный АМО-3; выпускали с 1933 года. Трехтонный грузовик оснащали рядным 6-цилиндровым мотором мощностью 73 л.с. и четырехступенчатой коробкой передач. На базе ЗИС-5 создали много серийных, мелкосерийных модификаций и прототипов. В частности, седельный тягач ЗИС-10, трехосный ЗИС-6, удлиненные шасси для спецтехники, газогенераторный ЗИС-13, полноприводный ЗИС-32, полугусеничные ЗИС-22 и ЗИС-42. В Москве машину выпускали до 1948 года, последние партии, под индексом ЗИС-50, – с 90-сильным мотором ЗИС-120. ЗИС-5 делали также в Ульяновске (УльЗИС) и Миассе (УралЗИС). На Урале с 1956 года строили версию УралЗИС-355 с 85-сильным двигателем, бензобаком под кузовом, гидравлическими тормозами и другими усовершенствованиями. Последнюю модификацию с более современной кабиной а-ля ГАЗ-51– УралЗИС-355 М производили до середины 1960-х. Всех версий ЗИС-5 построили около миллиона экземпляров.

ПРИЗЫВА 1941-ГО

Первый авианалет на завод немцы совершили уже 23 июля 1941 года. Вечером 15 октября директор ЗИСа Лихачев вернулся из Кремля и объявил о полной остановке производства (легковые автомобили и автобусы не делали уже с лета) и срочной эвакуации завода. Она началась на следующий день, когда город был в состоянии, близком к панике. Шоссе на восток запрудили автомобили, повозки и толпы людей со скарбом. Многие государственные и партийные учреждения остались, по сути, бесхозными, а над Москвой летали белые хлопья выброшенных в спешке бумаг.

Кто-то спасался бегством, а другие за десять дней демонтировали и приготовили к отправке на восток почти 13 000 единиц оборудования! Так ЗИС-5 перестал быть только москвичом. В стране появились два новых автозавода – в Ульяновске и на Урале, в Миассе. Машина военного времени, условно названная ЗИС-5 В, отличалась максимально упрощенной кабиной, обшитой деревянными рейками вместо стали, угловатыми крыльями, изготовленными на гибочном станке, отсутствием передних тормозов, а иногда и правой фары. В 1942-м возобновили производство в Москве. Эти грузовики (еще до войны на вооружении Красной Армии состояло примерно 104 000 ЗИСов, почти треть общего числа выпущенных) честно возили людей и боеприпасы, самое разное оборудование и вооружение – от прожекторов до огромных понтонов, под которыми трехтонка выглядела крохотным пикапом. Так и доехали до Берлина и Праги и вернулись обратно...



В кабине из удобств лишь стеклоподъемники в дверях. Можно приподнять и ветровое стекло.

Иного способа увидеть, что происходит сзади, нет: зеркал грузовик не имел.



СПАСИБО, ЗАХАР!

Говорят, остроумные шоферы прозвали автомобиль «захаром ивановичем» еще до войны. Жило это имя долго, даже после того, как ЗИС-5 сняли с производства. По инерции так же потом называли ЗИС-150, а иногда даже ЗИЛ-164. На Урале автомобили выпускали почти до середины 1960-х. Ну а работали «захары», особенно в провинции, аж до 1970-х, переживая мелкие, средние и крупные ремонты, обрастая неродными деталями.

Вот и этот грузовик, с которым мы вроде бы нашли общий язык, – скромный, совсем не пафосный работяга с длинной, запутанной судьбой. Зато он и сегодня не музейный экспонат. Этот ЗИС – сотрудник «Мосфильма», играет в картинах самого себя. Между прочим, не каждый, даже именитый, актер удостаивается такой чести. ЗИС-5 ее заслужил. ЗР

Редакция благодарит генерального директора концерна «Мосфильм» К. Шахназарова и игровую колонну киностудии за предоставленный автомобиль.

За рулем

№05 2011 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 959-й

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Антон Чуйкин
EDITOR-IN-CHIEF Anton Chuykin
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Вячеслав Субботин,
Дмитрий Федоров
ШЕФ ПО ТЕКСТУ
Владимир Аркуша
СОВЕТНИКИ
Марк Тилевич, Норберт Хоббхан
ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ
Сергей Канунников (зав. отд.), Денис Арутюнян,
Сергей Воскресенский, Михаил Гзовский,
Сергей Клочков, Сергей Мишин,
Максим Сачков (зав. отд.), Юрий Тимкин
ЭКСПЕРТИЗА, СПЕЦПРОЕКТЫ
Михаил Колодочкин (зав. отд.),
Алексей Воробьев-Обухов
АВТОРЫНОК
Евгений Борисенков (зав. отд.),
Максим Гомянин, Павел Леонов, Максим Приходько,
Игорь Тереченко
ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ
Андрей Сидоров (зав. отд.), Геннадий Емелькин,
Игорь Козлов, Эдуард Коноп
БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО
Игорь Моржаретто (зав. отд.),
Сергей Смирнов (юрист), тел. (495) 608-30-27
СПОРТ И ТЮНИНГ
Вадим Крючков (зав. отд.), Сергей Зиновьев,
Вадим Никишев
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ
Владимир Соловьев (зав. отд.), Сергей Баландюк
ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (главный художник),
Олег Воеводов, Олег Юрков, Ольга Кладовикова, Ольга
Джишкариани; Александр Батыру, Александр Кульнев,
Георгий Садков, Константин Якубов, Евгений Ветохин
ИНТЕРНЕТ-ПРОЕКТЫ
Аркадий Алексеев
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Степан Кузьменко (директор), Алексей Копотов,
Александр Мухин, тел. (495) 363-47-27
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Евгений Тереченко, Геннадий Алидин
тел. (499) 267-30-65, 261-71-81
Формат 207×270 мм
Отпечатано в типографии Eurogravure S.p.A. (Италия)
Выходит один раз в месяц


ТИРАЖ 440 000 экз. Сертифицирован Национальной тиражной службой

УЧРЕДИТЕЛЬ ОАО «За рулем»
ИЗДАТЕЛЬ ООО «Издательство «За рулем»
ДИРЕКТОР Алексей Васин
Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10,
тел. 607-27-33, факс 737-43-07
E-mail: info@zr.ru, веб-сервер: http://www.zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany
Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати.
Рег. № 0110728

Подписка на журнал в отделениях связи СНГ.
Цена экземпляра по каталогам Роспечати «Газеты, журналы» – 42 рубля, МАП «Почта России» – от 38 до 62 рублей, розничная цена – свободная.
Подписной индекс издания у Роспечати на полгода 70321, на год 72390, МАП на полгода 99122.

В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ:



НЕПОХОЖИЕ БЛИЗНЕЦЫ

Кроссоверы «КИА-Спортидж» и «Хёндай-ix35» используют общую платформу, одни и те же агрегаты, но при этом обладают разными характерами. Представляем также «Пежо-508», обновленный «КИА-Пиканто» и «Ладу-Приора» на сжатом газе.

СЫН НЕБА

«Лифан-Смайли», созданный в Китае, особенно интересен тем, что будет выпускаться в Черкесске.





ВОКРУГ РЫНКА

Подводим итоги программы утилизации, анализируем предпочтения покупателей, выясняем, как быстро дешевеют народные автомобили.

СПОРТИВНЫЙ, ЛЕГКИЙ, КОРОТКИЙ

«Мерседес-Бенц» в числе первых выпустил кабриолет со складной жесткой крышей. Нынче представили уже третье поколение «Мерседеса-SLK». А в разделе «Авторынок» найдете обзор предложений кабриолетов.

